>

Title : Further general discussion on the Budget (Railways) for the year 2009-2010.

श्री गोपीनाथ मुंडे (बीड): अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार रखने की अनुमति दी, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

महोदया, मैंने लालू प्रसाद जी के अन्तरिम रेल बजट और ममता जी के रेल बजट को ध्यानपूर्वक पढ़ा है। ये दोनों ही यूपीए के बजट हैं, केवल मंत्री बदले हैं, लेकिन जब यूपीए का बजट लालू प्रसाद जी ने रखा तो उनका लक्ष्य, उनका ध्यान केवल बिहार की ओर था और जब रेल बजट ममता जी ने रखा तो उनका ध्यान केवल बंगाल की ओर है। हर साल रेल मंत्री बदलते हैं और वे केवल अपने प्रदेश की ही चिन्ता करते हैं। क्या कभी महाराष्ट्र का भी मौका आने वाला है या नहीं? हमारे विलासराव जी को जो मंत्रालय मिला है, भारी उद्योग मंत्रालय, उसे बदलना चाहिए। क्या आप अन्य प्रदेशों की चिन्ता करेंगे या नहीं? केवल बिहार और बंगाल पूरा देश नहीं हैं। पूरे भारत के सभी प्रदेशों का प्रतिबिंब, सभी प्रदेशों की आशा-आकांक्षाओं की पूर्ति रेल बजट में होनी चाहिए थी, लेकिन वह नहीं है। मैं आशा करता हूं कि जब मंत्री जी इसका जवाब देंगी तो अपने प्रस्तावों में सुधार करके, सभी प्रदेशों की मांगों के लिए परिवर्तन करके बजट में लाने की कोशिश करेंगी, तो मैं उनका स्वागत करूंगा। लालू जी का बजट लोक सभा चुनाव को नजर में रखते हुए था, कितने रेलवे स्टेशन्स, कितनी फास्ट ट्रेन्स घोषित हुई, लेकिन वे शुरू नहीं हुई और आज ममता जी का जो रेल बजट है, वह पश्चिम बंगाल के चुनाव को नजर में रखते हुए लाया गया है। हमारे महाराष्ट्र में भी चुनाव होने वाले हैं। महाराष्ट्र पर बहुत अन्याय हुआ है। महाराष्ट्र में कोई नया रेलवे मार्ग, कोई नया इलेक्ट्रिफिकेशन प्रोजेक्ट शुरू करने का प्रस्ताव नहीं है, उसके लिए कोई प्रॉविजन नहीं किया गया है। महाराष्ट्र के आठ मंत्री हैं, क्या वे इस बजट से खुश हैं? उन्होंने इस पर कोई प्रतिक्रिया नहीं दी है, ममता जी से भेंट भी नहीं की, प्रधानमंत्री जी से भेंट भी नहीं की। हमारे प्रदेश से वरिष्ठ मंत्री श्री शरद पवार जी भी मंत्रिमंडल में हैं। अगर वह इस बजट से खुश हैं तो मुझे कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन महाराष्ट्र के चुनाव को नजर में रखते हुए सत्ताधारी पार्टी भी उसके लिए मांग करे। मैं यह मांग करूंगा कि शरद पवार जी मांग करें कि महाराष्ट्र के लिए रेल बजट में प्रॉविजन किया जाए, नहीं तो वह सरकार से समर्थन वापस लें। लेकिन वह ऐसा नहीं करेंगे।...(व्यवधान) दत्ता मेघे जी, शरद पवार जी के लिए आपकी भावना मुझे मालूम है।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप इधर देखकर बोलिए।

श्री गोपीनाथ मुंडे : महोदया, शरद पवार जी ने उनको पार्टी से निकाल दिया है, इसलिए वह कांग्रेस में चले गए हैं। आज आपको उनके लिए इतना प्यार क्यों आ रहा है?...(व्यवधान)

श्री दत्ता मेघे (वर्धा): महोदया, माननीय सदस्य मुझ पर गलत आरोप लगा रहे हैं। मुझे निकाला नहीं गया है। इनको जानकारी नहीं है।...(व्यवधान)

श्री गोपीनाथ मुंडे : महाराष्ट्र को कुछ मिले या न मिले, इनकी झंडी और बत्ती बजती रहे, यही इनकी अपेक्षा है। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि आप महाराष्ट्र की जनता की भावना को यहां क्यों नहीं रखते हैं?...(व्यवधान)

श्री दत्ता मेघे : हमने रखा है।

श्री गोपीनाथ मुंडे : मैं और आप शरद पवार जी को जानते हैं, फिर आप उनका पक्ष क्यों ले रहे हैं।

अध्यक्ष महोदया : कृपया आप इधर देखकर अपनी बात कहिए।

श्री गोपीनाथ मुंडे : महोदया, मैं रेल मंत्री जी ने जो बातें कहीं, उनमें से एक बात का स्वागत करता हूं। उन्होंने आपके सामने, आपकी परमीशन से इस सदन के सामने एक प्रस्ताव रखा, एक सवाल रखा। एक बुनियादी सवाल उन्होंने आपके सामने रखा कि आर्थिक दृष्टि से सुविधा सम्पन्न लोगों के लिए रेलवे का विकास होना चाहिए,आर्थिक व्यावहारिकता से उनके निर्णय होने चाहिए या सामाजिक न्याय, पिछड़ेपन के आधार पर इसका निर्णय होना चाहिए। इस सवाल का जवाब उन्होंने स्वयं ही देते हुए कहा कि मैं मानती हूं कि आर्थिक प्रभावशालिता गलत है। [r6]

सामाजिक न्याय, पिछड़े वर्गों को न्याय की बात जो उन्होंने कही, उससे मुझे बहुत खुशी हुई, लेकिन मैं यह भी कहना चाहता हूं कि उनके रेल बजट में आगे चलकर सामाजिक न्याय, पिछड़े वर्ग के लिए न्याय के लिए कोई प्रावधान नहीं है। इसलिए इस रेल बजट को पढ़ने के बाद मुझे ऐसा लगा कि उनकी कथनी और करनी में अंतर है। उन्होंने गरीब की बात कही, सामाजिक न्याय की, पिछड़े वर्ग को न्याय देने की बात तो कही, लेकिन इसके लिए आम भारतीय को लक्ष्य बनाकर या केन्द्र बिंदु बनाकर उसके लिए कदम भी उठाने की बात होनी चाहिए। अपने रेल बजट में रेल मंत्री जी ने पृष्ठ संख्या तीन पर यह कहा कि यात्रियों की सुविधा बढ़ाई जाएगी, उनके खान-पान पर ध्यान दिया जाएगा, साफ-सफाई पर ध्यान दिया जाएगा और समय पालन किया जाएगा। मैं यह कहना चाहता हूं कि ये जो प्राथमिकताएं हैं, यह तो रेलवे का रुटीन वर्क है। लालू जी जब रेल मंत्री थे, तब वह अपने रेल बजट भाषण में ऐसी बातों को नहीं रखते थे। नए संडास लाएंगे, नए पंखे लगाएंगे, ये कोई प्राथमिकता के काम नहीं हैं। देश की अपेक्षा क्या है, देश की अपेक्षा है कि नए रेल मार्ग बनें। हमारे महाराष्ट्र में बहुत से रेल मार्ग तो निजाम ने बनाए थे। आजादी के बाद भी आज देश में कई ऐसे प्रदेश हैं, जहां लोगों ने अभी तक रेलगाड़ी नहीं देखी। मेरी मांग है कि प्राथमिकता को बदला जाए और नए रेल मार्ग बनाने को प्राथमिकता दी जाए। यह जो रेलवे का आधुनिकीकरण या विद्युतीकरण या दूसरे काम हैं, इन्हें दूसरी प्राथमिकता देनी चाहिए। देश के जो पिछड़े भाग हैं, कई ऐसे जिले हैं, जिन्होंने रेल नहीं देखी, वहां पर ध्यान देना चाहिए। रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाषण में कहा कि वह गरीब आदमियों को इज्जत देना चाहती हैं, उन

आदमियों को जो आज तक ट्रेन में नहीं बैठे हैं। उनके लिए आपने 25 रुपए का पास देने की बात कही है, मैं इसका स्वागत करता हूं। लेकिन वे गरीब ट्रेन में कहां बैठेंगे, क्योंकि उनके जिले में तो रेल लाइन ही नहीं है। जिन आदिवासी एरियाज में दुर्गम स्थलों पर रेल लाइन ही नहीं है, वे आदिवासी कहां ट्रेन में बैठेंगे। क्या 25 रुपए का पास लेकर वे 200 किलो मीटर चलकर या बस में यात्रा करके ट्रेन में बैठेंगे?

श्रीमती सुषमा स्वराज 2: एम.पी. भी कैसे देगा?

श्री गोपीनाथ मुंडे : यह भी आपने कहा है कि एक एम.पी. 1500 रुपए तक कमाने वालों के लिए सिफारिश कर सकता है। यह 1500 रुपए तक की जो बात कही है, यह कोई बड़ी बात नहीं है, इसे 3000 रुपए करना चाहिए था। आज नरेगा में काम करने वाले मजदूरों को हर दिन 100 रुपए काम करने के हिसाब से भी महीने में 3000 रुपए की मजदूरी मिलती है। इस तरह से नरेगा में मजदूरी करने वाला मजदूर भी आपकी 'इज्जत' स्कीम में नहीं आता। आप किसे इज्जत देना चाहती हैं? यह जो 1500 रुपए तक की आमदनी वालों को पास देने की बात है, यह पास किसी के उपयोग में नहीं आएगा। नरेगा में काम करने वाले मजदूर को भी महीने में 3000 रुपए मिलते हैं, तो क्या आप इसे बढ़ाकर 3000 रुपए नहीं कर सकतीं?

जहां तक महाराष्ट्र की बात है, नई रेल मार्गों के लिए आपने जो पहले लालू जी ने रेल बजट पेश किया था, उसमें इन्होंने 1750 करोड़ रुपए की बढ़ोत्तरी की है। लेकिन यह जो बढ़ोत्तरी की है, यह रेल मार्गों की नहीं दी है, आधुनिकीकरण को दी है, विद्युतीकरण के लिए दी है। वह पैसा अगर नए रेल मार्गों को दिया जाता, तो मैं इसका स्वागत करता।

मैं जिस चुनाव क्षेत्र बीड से आता हूं, वहां पूरे जिले में दस किलो मीटर भी रेल लाइन नहीं है। मुझे भी यहां आने के लिए 280 किलो मीटर चलकर रेलवे स्टेशन आना पड़ता है। ऐसे जिलों का आप पता लगाएं। परली-बीड-अहमदनगर रेल मार्ग को मंजूर किया गया है। उसका सर्वे करने में ही दस साल लग गए। उसका लैंड एक्वीजिशन चार साल से नहीं हो रहा है। हर साल पांच या दस करोड़ रुपए दे दिए जाते हैं। आप खुद ही समझ सकती हैं कि क्या इतने पैसे में 250 किलो मीटर का लैंड एक्वीजिशन हो सकता है। इसके अलावा और भी रेल मार्ग हैं। परली-बीड-अहमदनगर को टेक्नीकल फाइनेंशियल सैंक्शन मिला है। उसके लिए 25 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है। इतने पैसे में तो लैंड एक्वीजिशन भी नहीं हो सकता। इसलिए मैं मांग करता हूं परली-बीड और अहमदनगर, जिस चुनाव क्षेत्र से मैं जीतकर आया हूं, उस क्षेत्र के लिए 100 करोड़ रुपए की राशि रखी जाए।

अध्यक्ष महोदया, जब लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे, तब हम उनसे शरद पवार जी के नेतृत्व में मिले थे। उस समय उन्होंने घोषणा की थी कि 200 करोड़ रुपए इस मार्ग के लिए दिए जाएंगे। लेकिन उन्होंने साथ ही एक कंडीशन भी रखी थी कि जिस रेल मार्ग पर राज्य सरकार 50 प्रतिशत खर्चा करेगी, ऐसे ही रेलमार्ग को केन्द्र सरकार अग्रमिता के आधार पर प्राथमिकता देगी।[RV]

खुशी की बात है कि महाराÂट्र सरकार ने उन्हें खत लिखा कि परली-अहमद नगर, नांदेड़-वर्धा, मनमाड-इंदौर, यवतमाड-मुर्तीजापुर-अचलपुर, सोलापुर-उस्मानाबाद-जलगांव, जालना-खामगांव, वडसा-देसाईगंज-आरमोरी-गडचिरौली, घाटनांदूर-अंबाजागोई - ये मार्ग हैं। महाराÂट्र सरकारे ने लैटर लिखा तो रेल मंत्रालय ने कहा कि लैटर से काम नहीं चलेगा, मांग से काम नहीं चलेगा बल्कि महाराÂट्र के बजट में उसका प्रॉविजन होना चाहिए। अध्यक्ष महोदया, इस समय महाराÂट्र सरकार ने अपने बजट से 296 करोड़ रुपये का प्रॉविजन, महाराÂट्र के नये रेलवे मार्ग के लिए किया है। अब केन्द्र सरकार को भी 296 करोड़ रुपये देना चाहिए और उसमें प्रिओरिटी आप तय कीजिए। अगर हमारी सरकार 300 करोड़ रुपये देती है और आपकी सरकार तीन सौ करोड़ रुपये देती है तो महाराÂट्र के चार-पांच मार्ग उससे बन सकते हैं। महाराÂट्र सरकार की तैयारी है कि आगे आने वाले मार्गों के लिए भी वे खर्चा करने के लिए तैयार हैं।

अध्यक्ष महोदया, जब आठ मंत्री महाराÂट्र में पैसे का प्रॉविजन करा सकते हैं तो यहां क्यों नहीं करा सकते हैं, वे क्या कर रहे हैं? मुझे लगता है कि उन्हें सरकार पर दबाव बनाना चाहिए। वोट डालने का जैसे हमें अधिकार है वैसे ही विकास का भी अधिकार होना चाहिए। लेकिन वह अधिकार लोगों को नहीं मिला है।

अध्यक्ष महोदया : अब आप समाप्त कीजिए।

श्री गोपीनाथ मुंडे : अध्यक्ष महोदया, मेरा एक महत्वपूर्ण मुद्दा है।

अध्यक्ष महोदया : पार्टी का टाइम नहीं है, इसलिए आप जल्दी समाप्त कीजिए।

श्री गोपीनाथ मुंडे : अध्यक्ष महोदया, किसानोन्मुखी परियोजना का उल्लेख किया गया। अध्यक्ष महोदया, इस परियोजना का मैं स्वागत करता हूं लेकिन यह विचार चलने वाला नहीं है। आपने अपने बजट में कहा है कि 35 से 40 हजार करोड़ रुपये घाटा होता है, किसान का बजट वही खत्म हो जाता है और उन्हें घाटा होता है। उसके लिए कोई पॉलिसी क्यों नहीं बननी चाहिए? अगर किसान और देश के 40-50 हजार करोड़ रुपये बचाए जाते हैं तो नयी ट्रेन्स के लिए और नये मार्गों के लिए पैसा उपलब्ध हो सकता है। आपने कहा है कि हम सोचेंगे लेकिन इस सोच को आप वास्तविकता में लाओ। कोल्ड स्टोरेज और ताप-नियंत्रित नाशवान कार्गो प्राइवेट और गवर्नमेंट दोनों सेक्टर्स में करें, क्योंकि सरकार के पास पैसा नहीं है और रेल बजट में रेलवे के पास भी पैसा नहीं है। अगर प्राइवेट और गवर्नमेंट पार्टनरशिप की जाए तो फायदा होगा। आज महाराÂट्र में प्याज है, केला है, शुगर है लेकिन उनके लिए ट्रेन्स नहीं मिलती हैं और किसान को उससे बहुत नुकसान होता है। मेरी मांग है कि आप एक एक्सपैरीमेंट करें जिसमें नासिक से मुम्बई, पुणे से मुम्बई, औरंगाबाद से मुम्बई गुड ट्रेन्स

दिल्ली, मुम्बई, बंगलौर आदि मैट्रो-सिटीज के लिए शुरु करें। आप ऐसा करेंगी तो आपका स्वागत होगा।

आज मुम्बई बंद है और एक भी लोकल ट्रेन वहां नहीं चल रही है। बरसात के कारण तीन दिनों से लोकल ट्रेन्स बंद हैं। मुम्बई की लोकल ट्रेन्स में 50 लाख यात्री एक दिन में यात्रा करते हैं। रेल में यात्रा करने वाले 50 प्रतिशत लोग मुम्बई के हैं और अगर तीन दिन मुम्बई लोकल बंद होती है तो आप हालात का अंदाजा लगा सकते हैं। माननीय रेल मंत्री जी, मुम्बई की सारी लोकल ट्रेन्स आज बंद हैं। अध्यक्ष महोदया, दिल्ली के लिए मैट्रो है, कोलकाता के लिए मैट्रो है लेकिन मुम्बई के लिए मैट्रो नहीं है। हमारे माननीय अनंत कुमार जी जब वाजपेयी जी की सरकार में थे तो उन्होंने बंगलौर, हैदराबाद और मुम्बई के लिए मैट्रो की बात कही थी। मुम्बई के लिए आज तक मैट्रो क्यों नहीं है?

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): जब मैं एनडीए सरकार में मिनिस्टर थी, बंगलौर के लिए मैंने ही किया था। तब मुम्बई रेलवे विकास कॉरपोरेशन तैयार हुआ था। I gave the proposal to the Chief Minister of Bangalore also. Shri Ananth Kumar is here. He knows the things. For Mumbai also, it is there. That is why, the Maharashtra Government gave us the proposal. They want to set up the Mumbai Rail Vikas Corporation. It is with their organisation. Only one Metro is with us, that is, the Kolkata Metro. It is with the Indian Railways. The other Metro has gone to the Urban Development Department. That is why, Madam, it is not with us. I would have been happy to do it had it been with us.[r8]

श्री गोपीनाथ मुंडे : महोदया, मैं मंत्री जी की बात को समझ गया हूं, लेकिन महाराष्ट्र सरकार अपने रिसोर्सिज़ से कितना कर पाएगी? पचास-पचास प्रतिशत की भागीदारी के साथ सभी बड़े शहरों में मेट्रो लायी जा सकती है। इसके लिए प्रयास क्यों नहीं किया जाता है? मैं चाहता हूं कि इसकी शुरूआत मुंबई से की जानी चाहिए। मुंबई में 50 लाख प्रवासी रहते हैं, लेकिन वहां पर अभी तक लोकल ट्रेन के डिब्बे नहीं बदले गए हैं। जिस डिब्बे में 50 यात्रियों के बैठने की जगह है, उसमें 210 यात्री सफर करते हैं। जानवर भी इस तरह से नहीं चलते हैं, जिस प्रकार से लोकल ट्रेन के यात्री चलते हैं। लोकल ट्रेन में कोई सुधार नहीं किया गया है, कोई नई गाड़ी और ट्रेक नहीं डाला गया है। पांच हजार करोड़ रूपये के एमयूटीपी प्रोजेक्ट से काम चलने वाला नहीं है। उसमें भी आपको प्रोविजन करना चाहिए। दिल्ली पोलीटिकल कैपिटल है और मुंबई इकोनोमिक कैपिटल है। देश के खजाने में जितना पैसा आता है, उसमें से 70 प्रतिशत मुंबई और महाराष्ट्र देता है, लेकिन रेलवे बजट में हमें पांच रूपये भी नहीं दिए गए हैं। आप इस अन्याय को दूर करेंगी, ऐसी मेरी आपसे अपेक्षा है। आपने सिंगुर में अन्याय के खिलाफ लड़ाई की थी। आप अन्याय के खिलाफ लड़ती हैं और गरीब के लिए बात करती हैं। मुंबई और महाराष्ट्र पर जो बजट में अन्याय हुआ है, उसकी आप अनदेखी न करें। हमें न्याय देने की आपसे अपेक्षा के साथ मैं अपना भाषण समाप्त करता हूं।

*** SHRI LAXMAN TUDU (MAYHRTHANJ) :**

(1) Sir during 2009-2010 Rail Budget, a target of gauge conversion has been fixed including **BARIPADA-BANGRIPOSI** of Rupsa-Bangriposi, under South Eastern Railway in my Parliamentary Constitutency Mayurbhanj, Orissa. It may be extended upto **CHAKULA** from **BUDHAMARA** (in between Baripada-Bangriposi). The survey work for construction of new Rail Line from **BUDHAMARA TO CHAKULIA** has already been completed by the Railway authority and favourable report have been given. The said project may kindly be included and about 120 Kms distance will be less to connect **BALASORE** avoiding **KHARAGPUR JN.** from **CHAKULIA.**

(2) Necessary steps may kindly be initiated for construction of a new line connecting to **BANGRIPOSI & BADAMPAHAD,** by which about 150 Kms. distance will be less between **JAMSHEDPUR (TATA) & BALASORE** via **BARIPADA.**

(3) Necessary steps may be initiated for construction of new line from **BADAM PAHAD** to **KEONJHAR** in Orissa.

(4) Train No.2891/2892, **BARIPADA-BHUBANESHWAR SUPER FAST** may be extended to **PURI** & back to **BARIPADA**-regularly instead of six days a week.

(5) One A.C. Coach may be added in train no. 2891/2892 in keeping view of traffic demand.

(6) One **SUPER FAST /EXPRESS** train may kindly be introduced from **BARIPADA** to **HOWRAH** regularly as per traffic demand.

In view of the facts stated above, I request you to include aforesaid suggestions in the Rail Budget 2009-2010 for the greater interest of the state of Orissa and Indian Railways as a whole.

* Speech was laid on the Table.

***श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर):** मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूं कि इन्होंने संसद में दूसरे रेल

मंत्री के रूप में तीसरी बार रेल बजट पेश किया । इस बार के रेल बजट का बुनियादी आधार यही है कि भारतीय रेल के मुसाफिरों की सुविधाओं की जो चिंता माननीय मंत्री जी को शुरू से हो रही थी मुझे लगता है कि उस चिंता से इनको इस बार राहत जरूर मिलेगी क्योंकि इस बार के रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी द्वारा पश्चिम बंगाल के मतदाताओं को दिल खोल कर रेल सुविधाएं दी है । लेकिन जिस प्रकार पश्चिम बंगाल के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने सुविधाओं एवं घोषणाओं की बौछार की है, उसी प्रकार पड़ौसी राज्य बिहार की जनता के लिए भी विषय में ध्यान रखना चाहिए था ।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को बताना चाहूंगा कि पूर्व रेल मंत्री जी द्वारा जो घोषणाएं एवं शिलान्यास किए गए थे क्या वह केवल खोखले वादे ही थे या उनके बारे में भी माननीय मंत्री जी ने याद रखा है ।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र भागलपुर की बात करते हुए बताना चाहता हूं कि अंतरिम रेल बजट प्रस्तुत करते हुए पूर्व रेल मंत्री जी ने हमारी मांगों को मानते हुए भागलपुर में मंडल रेल कार्यालय की घोषणा एवं शिलान्यास किया था , जो इस बार रेल बजट में देखने को भी नहीं मिला । मैंने रेल बजट से पूर्व माननीय मंत्री जी को इस बारे में लिखा भी था कि इस बार के बजट में मंडल रेल कार्यालय खोलने हेतु धनराशि की भी व्यवस्था कराने का विचार करेंगी, लेकिन इस सम्बन्ध में कोई विचार इस रेल बजट में नहीं हुआ क्या पूर्व रेल मंत्री जी द्वारा की गई घोषणा एवं शिलान्यास केवल एक दिखावा था ।

---

* Speech was laid on the Table

भागलपुर के विक्रमशिला पुल बन जाने के बाद मेरे संसदीय क्षेत्र में गंगा पार के नौगछिया स्टेशन, जो आवागमन के हिसाब से काफी व्यस्त स्टेशन है की महत्ता काफी बढ़ गई है । इस स्टेशन से राजधानी एक्सप्रेस , यशवन्तपुर एक्सप्रेस, नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस एवं ओखा एक्सप्रेस, जो भागलपुर जिले की गाड़ियां है,

नौगछिया स्टेशन से होकर गुजरती है लेकिन कोई भी गाड़ी नौगछिया स्टेशन पर नहीं रूकती है जिसके कारण भागलपुर की जनता को काफी कष्ट उठाना पड़ता है । अगर इन गाड़ियों का ठहराव नौगछिया स्टेशन पर होता है तो भागलपुर जिले की जनता को काफी राहत मिलेगी । नौगछिया स्टेशन की महत्ता को देखते हुए इस स्टेशन को आदर्श स्टेशन का दर्जा देने के विषय में कई बार माननीय मंत्री जी को लिखा गया है लेकिन इस बार के रेल बजट में इस संबंध में कुछ भी देखने को नहीं मिला है ।

इसके अलावा तिनपहाड़ - भागलपुर की रेल लाईन का दोहरीकरण करने अजमेर भागलपुर वाया दिल्ली गरीब रथ एक्सप्रेस, जिसका परिचालन सप्ताह में दो दिन होगा । इन सब घोषणाओं को भी इस बार के रेल बजट में नजरअंदाज किया गया है जो हम बिहारवासियों के लिए काफी दुखदायी है ।

मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से आग्रह है कि अगर भागलपुर देवधर वाया विक्रमशिला रेल लाइन को भी इस रेल बजट में सम्मिलित किया जाता है तो इससे देवधर जैसे महान तीर्थ स्थान सहित विक्रमशिला विश्वविद्यालय के लिए पर्यटन को भी बढ़ावा मिलता क्योंकि विक्रमशिला एक प्राचीन बौद्ध विश्वविद्यालय है जिसके अध्ययन के लिए पर्यटक एवं शोधार्थी दूर दूर से आते है और योग एवं अध्यात्म हेतु वहीं पर्यटक देवधर एवं मंदार पर्वत के दर्शन लिए जाते है, जिससे इन दोनों स्थलों की महत्ता और भी बढ़ जाती है । **इसलिए भागलपुर विश्वविद्यालय देवधर को एक सर्किट के रूप में जोड़ते हुए एक नई रेल लाइन की आवश्यकता है ।** मैं आपको बताना चाहूंगा कि विक्रमशिला विश्वविद्यालय के पास मंदार पर्वत है जो पुरातन समुद्र मंथन समय का पर्वत है । इन सभी महत्वपूर्ण स्थलों को

देखने एवं अध्ययन करने हेतु वर्ष में लाखों पर्यटक आते है अगर भागलपुर विक्रमशिला देवधर रेल लाइन बन जाए तो क्षेत्र के हजारों लोगों को रोजगार के साथ रेल पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा ।

भागलपुर जो व्यवसायिक दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण शहर है, के लिए भी पूर्व रेल मंत्री जी द्वारा नई दिल्ली गुवाहटी राजधानी एक्सप्रेस वाया भागलपुर की भी स्वीकृति रेल मंत्री जी ने इस ट्रेन का जिक्र ना कर भागलपुर का ही नहीं अपितु मध्य बिहार के लोगों की भावनाओं के साथ खिलवाड़ किया है ।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि इनके गृह क्षेत्र हावड़ा से चलने वाली दिल्ली लिंक सर्विस वाया अजीमगंज भागलपुर साप्ताहिक रेल का आश्वासन भी पिछले रेल बजट में दिया गया था लेकिन उस योजना को भी इस बार के बजट में जगह नहीं दी गयी है । बिहार के साथ इस प्रकार का अन्याय क्यों हो रहा है ।

जिस प्रकार देश भर के 50 स्टेशनों में से दक्षिण बिहार से गया स्टेशन को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधाओं से युक्त विश्वस्तरीय स्टेशन के रूप में विकसित करने का निर्णय लिया गया है और कहा गया है कि इस स्टेशन को अभिनव वित्तपोषण तथा सार्वजनिक निजी भागीदारी के जरिए विकसित किया जायेगा उसी प्रकार मेरे संसदीय क्षेत्र भागलपुर के भागलपुर स्टेशन जो मध्य बिहार का एक महत्वपूर्ण स्टेशन है को भी इस श्रेणी में सम्मिलित किया जाए क्योंकि व्यवसायिक एवं पर्यटन की दृष्टि से यह स्टेशन काफी महत्वपूर्ण है ।

माननीय रेल मंत्री जी ने न केवल मेरे संसदीय क्षेत्र भागलपुर ही नहीं बल्कि सम्पूर्ण बिहार के साथ इस रेल बजट में भेदभाव बरता गया है, जो हमारे लिए ही नहीं बल्कि समस्त बिहारवासियों के लिए काफी कष्टदायक है क्योंकि भारतीय रेल बिहार के हृदय में बसती है ।

आज अगर हम रेल सुरक्षा की बात करें तो आतंकवादियों के लिए सबसे आसान लक्ष्य रेलवे ही है क्योंकि पूर्व के आतंकवादी हमलों की बात करें तो ज्यादातर हमले रेलवे स्टेशनों पर ही हुए हें लेकिन माननीय मंत्री जी ने रेलवे स्टेशनों एवं यात्रियों की सुरक्षा संबंधी कोई भी विचार इस रेल बजट में पुख्ता रूप से नहीं किया है । अगर रेलवे स्टेशनों की बात करें तो सुरक्षा स्केनरों का कोई भी अता पता नहीं है । अभी भी ज्यादातर स्टेशनों में लोग बिना प्लेटफार्म टिकट के ही घुस जाते हें । यह रेल बजट इस संबंध में बिल्कुल मौन है ।

रेलवे की कमाई का 90 फीसदी हिस्सा उसी पर खर्च हो जाता है । लेकिन दीदी का इस ओर ध्यान तक नहीं गया हे कि आधुनिकीकरण के इस दौर में रेल के लिए नये स्रोतों से संसाधन जुटाने की आवश्यकता है क्या इस बारे में दीदी ने सोचा है ।

रेलवे के रखरखाव एवं स्वच्छता की बात करें तो इस रेल बजट में दीदी ने इस संबंध में भी ज्यादा कुछ नहीं सोचा है क्योंकि जब तक प्रोफेशनल एजेंसियों द्वारा अथवा पायलट परियोजना के माध्यम से ही इस गंदगी से निपटा जा सकता है ।

मेरा आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि रेलवे की सुरक्षा, स्वच्छता तथा मेरे संसदीय क्षेत्र भागलपुर समेत सम्पूर्ण बिहार की लंबित एवं घोषित योजनाओं को यथाशीघ्र पूर्ण कराने हेतु प्रयास करने का कष्ट करें ।

***SHRI SIDHANT MOHAPATRA (BERHAMPUR) :** While congratulating you for placing the Railway Budget in the Parliament, I would like to express my admiration for the thrust you have laid on social viability in the Indian Railways. You have rightly valued the importance of a balance between Economic feasibility and social viability.

As you are aware, Orissa contributes to a large chunk of **freight revenue** for the Indian Railways (to the tune of over Rs.5000 Crores), but lacks railway connectivity in most of the areas of the state. **Our railway density is a meager 14 km per 1000 square kms of area against the national average of 21 kms per 1000 sq. kms.** This shows that Orissa has been grossly neglected by the Railway despite the valuable contribution it has been doing for the Railways.

I earnestly request you to look into the overall railway development of Orissa, with emphasis on the following proposals :

1) **Extension of gauge conversion line :** The gauge conversion of Naupada-Paralakhemundi −Gunupur is in progress. After its conversion, the line needs to be extended to the nearest main line of Waltair-Raipur section at Therubali near Rayagada. Once connected to the mainline, it will open the hinterlands for Gopalpur port, i.e. entire south Orissa and most parts of Chattisgarh. The upcoming alumina plants at Lanjigarh and Rayagada will generate huge cargo revenue for railways. Hence there is an urgent need to connect the missing link between Gunupur to Therubali so as to provide direct linkage to the upcoming Gopalpur port.

2) **Construction of new line from Koraput(Jevpore) to Malkangiri :** This line will help development in the most backward areas of the country and also help combat the Naxalite and Maoist activities in the region.

---

was laid on the Table.

3) **New Trains** :

(a) Train Number : 2843 and 2844 between Puri and Ahemadabad which runs 4 days a week may kindly be converted to a daily train. This will help about 5 lakh people working in Surat and almost equal number of people working in Ahemadabad and other parts of Gujarat who mostly hail from Khurdha and Ganjam districts.

(b) The existing Konark Express (1019/1020) from Bhubaneswar to Mumbai via Khurdha and Berhampur is the only train to Mumbai and is not able to cater to the heavy demand in this area. Hence I request you to kindly introduce a new train from Bhubaneswar to Mumbai via Berhampur.

(c) A daytime daily passenger from Jeypore(Korapur) to Bhubaneswar via Rayagada/Berhampur will help the commuters of South Orissa and hence may kindly be considered.

(d) A direct train from Behrampur to Howrah will help promotion of trade commerce alongwith tourism in South Orissa. There is a virgin beach at Gopalpur on sea and a hill station cum hot water spring at Taptapani. Besides, there are about 24 identified tourist spots by Government of Orissa in this region. To reach all these destinations, Berhampur is the major station. There is heavy demand of passengers traveling from Berhampur to Howrah and back and hence a separate train will generate good revenue to the railways.

4) **Upgradation of Berhampur Railway Station :** I thank you madam for including Bhubaneswar and Puri stations in the list for upgrading to world class standards. Berhampur is not only of the oldest stations in the country but also is a high revenue earning station for Indian Railways. It is the gateway to the entire South Orissa comprising 10 revenue districts. Hence I request you to kindly consider upgrading Berhampur (Ganjam) railway station to a world class station with multiple facilities.

***SHRIMATI BOTCHA JHANSI LAKSHMI (VIZIANAGARAM) :** Madam Speaker, I support the Railway Budget, 2009 presented by the hon. Railway Minister, Kum. Mamta Banerjee.

At the outset, I request the Hon'ble Railway Minister to sanction enough funds to the 12 project proposals submitted by the Hon'ble Chief Minister of Andhra Pradesh, Shri Y.S. Rajasekhar Reddy.

In this budget many new and innovative ideas were presented to the nation. We all know thoughts become things. I have no doubt that all the budget proposals will reach the intended people and become realities.

As has been said by the Railway Minister in para 4 of page 1, "I prefer to have social viability over economic viability. As former Prime Minister Indiraji stated "Elimination of poverty demands frontal attacks on vested interests and causes of poverty."

Overall, the Railway Budget of Mamtaji is very comprehensive aiming at inclusive growth. It tried to take people from all walks of life into consideration. It is a growth-oriented budget. It is essential for the capacity development in Indian Railways, as this will directly influence the growth of not only the Indian Railways, but also the economy. There is a need for free flow of traffic and expansion capacity. In the past few years, roadways have grown over seven times in capacity, while railways traffic has only grown by just over 2.5 per cent. In the next few years, the road traffic will increase and the Railways have to provide a supplementary service. For this Railways have to gear up for themselves.

---

* Speech was laid on the Table.

There is sufficient hike in investment in rail companies. There is higher allocation for replacing older rolling stock. As they say, "Better late then never." The cause for concern is operating ratio, a measure of efficiency, has shown a sharp decline of about 12.4 points in 2009. The Ministry should look into this problem.

Given the impressive financial and operational performance of the Indian Railways over the past few years and the backdrop of the current economic slowdown, the Railway Budget is a formidable task. However, Railway Minister, Mamta Banerjee has risen to the occasion by striking a delicate balance between the social and economic focus of the Indian Railways.

As promised by the UPA Government, the hon. Railway Minister announced a number of measures to provide a more "human face" to the Indian Railways. The priority on passenger amenities included ensuring availability of Janta Khana environment-friendly toilets, special coaches for the senior citizens and physically, challenged, convenient ticketing services from post offices, mobile vans, only Ladies' EMU trains at Delhi, Kolkata and Chennai. I wish she should have included Hyderabad also. At the same time, besides introduction of the *izzat* schemes for low-income monthly travel and reduction in the *tatkal* scheme, there is no change either in freight rates or in passenger fares. I also thank the Railway Minister for introducing new trains and facilities such as 12 new non-stop AC sleeper *turant* trains. AC *yuva* trains, super-fast parcel express trains on a pilot basis, ladies special trains and double-decker coaches for inter-city commuters, Visakhapatnam-Secunderabad-Mumbai superfast(bi-weekly) and Secunderabad-Visakhapatnam Express (from 4 days to daily).

Some of my predecessors have already explained some points in detail. I do not want to repeat them. However, I want to focus on a few issues.

I congratulate the hon. Railway Minister for emphasizing on passenger amenities, cleanliness and quality of railway catering, safety, security and punctuality. I suggest that each railway station should be developed and treated like our home, wherein we keep our dwelling units neat and tidy.

I also congratulate the hon. Railway Minister for arranging special ladies' coaches during peak hours and beefing up security for the women passengers.

The Railway Minister has categorically said that under Public Private Partnership she is going to develop world class railway stations, multi-functional complexes, creation of facilities for setting up cold storage and temperature control perishable cargo centers etc. I welcome these initiatives.

Some of our friends in the Opposition expressed their apprehension regarding the Public Private Partnership mode. In this connection, I would like to remind my friends in the Opposition that under the PPP, we have developed world class airports at Hyderabad, Bangalore and New Delhi. We have seen how these have been developed.

I also thank the Railway Minister for introducing new innovative ideas for land and air space utilization for commercial purposes through PPP mode.

I want to say words regarding the functioning of the Railway Recruitment Boads. It lacks transparency. We should see that these Regional Railway Recruitment Boards should give priority to the locals so that there is no heart burning. **I also suggest that at least 40 per cent of the posts should be reserved for women.**

I appreciate the initiative being taken by the Railway Minister to develop some railway stations as world class. At the same time, I request the Minister to create minimum basic facilities at small railway stations in villages and towns.

I want to caution the Railways on the functioning of old bridges. These have to be revamped and made safety worthiness. I request the hon. Minister to order a survey on old bridges and ear mark certain fund for carrying out the repair works.

Now, I request the Railway Minister to include the following proposals in the Railway Budget :

Extension of the proposed third line between Kothavalasa and Viziangaram up to Srikakulam and align the third line between Vizianagarm and Srikakulam via Rajam. (A detailed letter was written to you on 10.06.2009). Request to order a survey on this proposal.

Request to include the Vizianagaram station also in the Adarash Railway Stations.

Request to sanction two new RoBs at Bheemasingi between Alamanda-Korukonda Rly.831/3 and between Ponduru-G Sigadam in Srikakulam Rly.766/27-29.

Request to sanction a cold storage facility at Vizianagarm market yard, adjacent to the present railway track.

Need to include Vizianagaram also in the list of railway stations to construct multi-functional complexes as it is a busy tri-junction, district headquarters, historical, pilgrimage and tourist centers. Sufficient land is also available.

Extension of Nilachal Express from Varanasi to Bhubaneshwar upto Visakhapatnam.

Request to introduce the following new trains for the convenience of the public. (a) Vizianagaram to Tirupati (b) Vizianagaram to Howrah and (c) Vizianagaram to Vijayawada inter-city.

Sanctioning of foot over bridges at Vizianagaram and Chipurupalli stations.

Request for stoppage of Visakha Express at Sigadam station.

In conclusion I say, there is enough for everyone. If we believe it, if we can see it, if we can act upon it, it'll show up for us. That's the truth.

*__डॉ. शफ़ीकुर्रहमान बर्क (सम्भल):__ सम्भल जिला मुरादाबाद एक ऐतिहासिक शहर है जो कि राजधानी भी रह चुका है जबकि मुगलों की हुकूमत में यह सूबा रहा । सम्भल लोक सभा क्षेत्र भी है लेकिन अफसोस सम्भल मेन लाइन से जुड़ा हुआ नहीं हे । सिर्फ रेलवे ब्रांच लाइन है जिसे मेन लाइन से जोड़ने के लिए मैंने कई बार रेलवे बजट पर यह सवाल उठाया कि सम्भल को मेन लाइन से जोड़ दिया जाए यानी सम्भल को वाया हसनपुर गजरौला से जोड़ दिया जाए ताकि संभल की जनता को राहत मिल सके । सम्भल औदयोगिक सेंटर है । आलू,

गेहूं, मुंगफली, शक्कर और मैन्था की बहुत बड़ी मंडी है , लेकिन इसके बावजूद आज तक सम्भल की तरक्की की ओर केन्द्र सरकार ने कोई कदम नहीं उठाया । सन् 2008 में मैंने रेलवे बजट के मौके पर यह सवाल फिर उठाया था तब उस वक्त के रेलवे मंत्री मा0 लालू प्रसाद यादव जी ने मुझे यकीन दिलाया था कि सम्भल को वाया हसनपुर गजरौला से जोड़ दिया गया है जिसकी फाइल प्रोसेसिंग में भी आई, लेकिन अभी तक कोई काम फील्ड में नहीं दिखाई दिया । जनता बैचेन है और सवाल कर रही है कि सम्भल की रेल का क्या हुआ ? मैं यह कहने पर मजबूर हूं कि सम्भल के साथ सौतेला व्यवहार किया जा रहा है । मैं रेलवे बजट के प्रस्ताव की ताईद करता हूं । मेरी माननीया मंत्री जी से मांग है कि सम्भल को वाया हसनपुर गजरौला में बिना तस्वीर जोड़ दिया जाए जबकि इस लाइन का सर्वे हो चुका है और नक्शा भी बन चुका है ।

अफसोस है कि हापुड़ मुरादाबाद रेलवे लाइन का दोहरीकरण अभी तक नहीं किया गया और न ही दिल्ली से मुरादाबाद को इलेक्टिक ट्रेन चलाई गई । मेरी मांग है कि मुरादाबाद जंक्शन को भी वर्ल्ड क्लास का स्टेशन बनाया जाये । मुरादाबाद भी दुनिया का एक ऐतिहासिक शहर है जहां दुनियाभर से लोग तिजारत के सिलसिले में आते हैं । माननीया ममता जी का बजट सराहनीय हे ।

मुझे उम्मीद है कि सम्भल रेलवे प्रोजेक्ट पर फौरन अमल करने के आदेश देकर सम्भल की जनता को शुक्रिया का मौका देंगी ।

---

* Speech was laid on the Table

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपको शुक्रिया करता हूं। मुझे इस बात की खुशी है कि बहन जी बहुत ही शानदार बजट प्रस्तुत किया है। खास तौर से इंटरोडेक्टरी पार्ट, जिसे ट्रेलर कह सकते हैं, बेस्ट है। यदि इसी पर चला जाए तो मुझे लगता है कि मेरी कोई मांग नहीं है। लेकिन आगे बढ़ता हूं तो मांग रखना मेरी मजबूरी हो जाती है। इकोनॉमिक वायबिलीटी की बात की गई है। जब हम किसी प्रोजेक्ट को लगाने के लिए रेलवे के पास बात करने जाते थे तो यह कहा जाता था कि इसमें तो फीजीबिल्टी और वायबिलीटी नहीं है, इसमें लॉस है। जब बजट में सोशल वायबिलीटी की बात कही गई तो मुझे अच्छा लगा। पूरे देश में 70 हजार किलोमीटर पटरियां बिछी हैं, लेकिन जम्मू कश्मीर में केवल 80 किलोमीटर बिछी है। आप पूरी तकसीम से जम्मू-कश्मीर का हिस्सा दे दीजिए और हमें कुछ नहीं चाहिए। कठुआ से बसौली, बनी भद्रवाह और किश्तवाड़ और पुंछ-राजौरी वाले सर्वे का अभी तक कोई पता नहीं चल रहा है। मेरी विनती है कि इस सर्वे नेशनल प्रोजेक्ट में रखा जाए। कटरा से काजीकुण्ड और मनहाल का प्रोजेक्ट था, जिसमें कलेश पड़ गया है। हमने बड़ा जोर लगाया, बात की, जिसके बाद एक्सपर्ट कमेटी बनी, उसकी रिपोर्ट भी आयी, लेकिन वहां का काम ढीला चल रहा है। इसलिए मेरा सबमिशन है कि जम्मू-कश्मीर तभी हिन्दुस्तान से जुड़ता है, यदि कटरा-ऊधमपुर से काजीकुण्ड से जोड़ा है। इससे आपने कश्मीर को अलग कर दिया और जम्मू को आपने ऊधमपुर तक कर दिया है। मेरा सबमिशन है कि तत्काल इस केस को लिया जाए और जल्दी शोर्टआउट किया जाए। मैं आपकी नॉलेज में लाना चाहता हूं संगलदान, बक्कल और मोहर के एरिया में मिलीटेन्सी थी, लेकिन इस प्रोजेक्ट के आने से मिलीटेन्सी का सफाया हो गया है। इन्होंने जब उस प्रोजेक्ट को बंद किया तो गरीब जनता, जिसे काम मिला हुआ था, उन लोगों की मशीनें बेकार हो गई हैं। उन्होंने उधार लेकर मशीनें खरीदें थीं, लेकिन उनका काम बंद कर दिया गया है[r9]।

हम कहते हैं कि इसका आइडियल जो सरकारी तौर पर देते हो, उनको भी दिया जाए। एक फैसला कठुआ में कोच फैक्टरी बनाने का हुआ था। फारुख साहब को याद है, इसलिए मुझे याद करवाने आए। कोच फैक्टरी के लिए फैसला हुआ था कि कठुआ में एक कोच फैक्टरी बनाई जाएगी। आज तक उस बारे में कुछ नहीं हुआ और जो एनाउंसमेंट हुई थी कि स्लीपर फैक्टरी ऊधमपुर में बनाई जाएगी, उस बारे में भी कुछ नहीं हुआ। मैं आज भी कहना चाहता हूं कि जम्मू कश्मीर में इस समय बारामूला से अगर उसके डीआरएम ऑफिस में जाना हो तो आप उसकी डिस्टेंस देखें। हमारे इतने डीआरएम ऑफिस बन गये लेकिन वर्ष 1926 का वहां फिरोजपुर में बना हुआ है और कहां बारामूला, कहां फिरोजपुर, कहां जम्मू-कश्मीर, कहां पंजाब और कहां हिमाचल है? मेरी सबमिशन है कि हमारा डीआरएम कार्यालय जम्मू तुरंत बनना चाहिए। यह हमारे साथ बेइंसाफी है। हमारा एम्पलायी, हमारा कांट्रैक्टर, हमारा मजदूर और हमारा जो भी स्टॉफ है, वह परेशानी में रहता है क्योंकि डीआरएम ऑफिस बहुत दूर है। जोन भी बहुत बन गये हैं। सब जगह बहुत कुछ बन गया है लेकिन हमारे जम्मू के मामले में कुछ नहीं होता है। कहते हैं कि जम्मू-कश्मीर को ये दे रहे हैं, वो दे रहे हैं, मैं पूछना चाहता हूं कि प्रैक्टिकली यह रेलवे हमें क्या दे रही है? आज कोच फैक्टरी और डीआरएम ऑफिस और इन तमाम चीजों के बारे में एनाउंसमेंट होनी चाहिए। मेरा आपसे निवेदन है कि इस समय जितनी हमारी ट्रेन्स जम्मू तक चल रही हैं, वे रात तक खड़ी रहती हैं, उसके बाद आगे चलती हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि उसके आगे ऊधमपुर पड़ता है, उनको वहां तक एक्सटेंड क्यों नही किया गया? हमने 2-3 ट्रेन बड़ी मुश्किल से लगवाईं। मेरा निवेदन है कि जो भी ट्रेन्स

वहां रुकी पड़ी हैं, वे रात-दिन वहां खड़ी रहती हैं। उन सभी ट्रेन्स को ऊधमपुर तक एक्सटेंड किया जाना चाहिए। मैं मैडम को बताना चाहता हूं कि करीब 70-80 लाख यात्री वैष्णो देवी दर्शन के लिए आते हैं। आप विश्वस्तरीय स्टेशंस बनाने की बात कर रहे हैं। क्या जम्मू विश्वस्तरीय स्टेशन नहीं बनना चाहिए? जहां तक आदर्श स्टेशंस का सवाल है, मैडम, कोई भी स्टेशन वगैर आदर्श स्टेशन नहीं होना चाहिए। इस बात से क्या तात्पर्य है कि आदर्श स्टेशंस इतने होंगे। आदर्श से क्या अभिप्राय है?

अध्यक्ष महोदया : लाल सिंह जी, अब आप कृपया समाप्त करिए। काफी समय हो गया है और अभी बहुत माननीय सदस्य बोलने के लिए बाकी हैं।

चौधरी लाल सिंह : मैडम, मैं अभी समाप्त कर रहा हूं। मेरे यहां बड़ा पहाड़ी एरिया है। बड़ा पिछड़ा एरिया है, बहुत मिलिटेंसी रही है, बड़ी तकलीफ है। सरकार से निवेदन है कि वह हमारे प्रदेश जम्मू-कश्मीर का भी ध्यान रखे। Madam, you are custodian of myself and my Jammu-Kashmir. मेरा आपसे निवेदन है कि अदर स्टेशन में कठुआ भी बनना चाहिए, अदर स्टेशन ऊधमपुर भी बनना चाहिए। आदर्श स्टेशंस में कन्याकुमारी से कश्मीर तक सारे आदर्श स्टेशंस होने चाहिए। हर जगह क्या महिलाओं के लिए इन्तजाम नहीं होना चाहिए? क्या हमारे उधर औरतें नहीं होतीं? सारी जगह होती हैं। सारी जगह पर औरतें, मर्द, बच्चे और स्टूडेंट्स होते हैं। सबको इसका फायदा मिलना चाहिए। मैडम, जो 25 रुपये की बात है, यह बात सही है कि ये रुपये हमें तब फायदा देंगे जब हमारे सर्वे पूरे होंगे। मैं आपके कल परसों की बात करता हूं। आपकी दो ट्रेन आ गईं। एक ट्रेन में मैंने चढ़ना था लेकिन दूसरी ट्रेन आगे लग गई। लेकिन कठुआ स्टेशन में ब्रिज नहीं था, इसलिए एक ट्रेन से होकर मैं निकला और दूसरी ट्रेन में पहुंचा। पहले मैंने आगे देखा और रात का अंधेरा था। मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि जो सिस्टम किया जाता है, उसे प्रैक्टिकल लैवल पर ठीक होना चाहिए। It must be done on practical level. मैं पहले एक कि.मी. आगे गया जहां वह डिब्बा पहले लगता था। यह भी बहुत खराब बात है कि कभी डिब्बा आगे लगता है, कभी डिब्बा पीछे लगता है। मेरा कहना है कि जो डिब्बा जहां फिक्सड है, वह डिब्बा वहीं रहना चाहिए। यात्री कभी इधर भागता है, कभी यात्री उधर भागता है। इसलिए मेरा सरकार से निवेदन है कि ट्रेन्स के डिब्बों की जगह फिक्सड होनी चाहिए जिससे यात्रियों को परेशानी न हो।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब आप कृपया अपनी बात समाप्त [r10]करिए।

चौधरी लाल सिंह : मैडम मेरा आपसे निवेदन है, आपसे सब्मिशन है क्योंकि दो बहनें इधर खड़ी हैं तो हमें किस चीज की कमी है। आप मेहरबानी कर दो और लोगों को पूरी सुविधा दो ताकि वे मौज करें।

*__SHRI G.M.SIDDESHWARA (DAVANAGERE) :__ Hon. Speaker, Madam, The Railway Budget for the year 2009-10 is very disappointing and it is not pro-development budget for the people of Karnataka is neglected particularly the central Karnataka. Only two three projects announced for namesake, but they are more beneficial to neighbouring states than Karnataka. I have been demanding some very important and development oriented railway projects for my parliamentary constituency Davanagere, but they have been ignored and not even mentioned in the current railway budget. Once again, I would like to bring some of the important proposals to your kind notice. They are :-

(i) Railway line between Tumkur-Shira-Chitradurga-Davanagere :- This existing railway line between this route passes through Birur, Kadur and Arasikere. It will take more than one and half hour to travel in this 70 Kms. Distance. It leads to unnecessary expenditure of public money, burden to passengers, waste of time, energy and it causes more congestion of traffic. Therefore, keeping in view all these facts, for the last many years, we have been demanding a railway line between Tumkur-Hiriyur-Chitradurga which is parallel to the National Highway No. 4. I submitted many representations and I personally met the Hon. Ministers of Railways to impress upon them to take necessary steps for immediate completion of the project. On 20.6.2009 the Hon. Railway Minister Shri K. H. Muniyappa during his visit to Chitradurga, assured us that he would provide necessary grants for this new railway line. But it is unfortunate that it has not been given priority.

(ii) CHITRADURGA-JAGALUR-KOTTUR RAILWAY LINE: This is a lucrative railway line and it would change the entire picture of the Bayalu Seeme region of Karnataka. Survey work of this railway line was completed, but funds were not allocated to take up this project. Therefore, I would like to request to provide funds on installment basis if it is not possible to provide at one go.

(iii) MODERNISATION OF RAILWAY STATION AT DAVANAGERE: Davanagere is one of the most important cities in Karnataka. It is hub for industries, education and other important social-economic activities. Number of people from different states as well as from different parts of the world visit Davanagere. Railway is the best mode of transportation to boost up the progress of this region. Hence I request the Hon. Railway Minister to take steps for modernization of the railway station at Davanagere as it was converted as 'A' grade railway station very recentlty.

Besides this there was an assurance in the previous railway budget that all the unmanned railway level crossings would be manned but still it has not been taken up. There are number of accidents taking place at unmanned railway crossings. Several people lost theirprecious lives including a holy saint, swamiji of Rajanahalli Mutt, an important religious center of Karnataka.

Railway crossing No. 177 at Garehalli of Holakere taluk was made a manned railway crossing but this facility was withdrawn after a

few days. Now, the Gram Panchayat was asked to pay Rs. 15 lakh to make railway crossing manned. It is very disappointing and discouraging. The railways said it was not possible to construct an R.O.B. or R.U.B. at railway level crossing No. 199 near Ashoka cinema hall, at Davanagere, due to technical reason. Since heavy traffic is there at this railway gate, it is essential to make alternative arrangement to ease the traffic congestion. We have been demanding this for the last two decades. Construction of ROB at railway level crossing No. 207 and 208 between Harihara and Devanagere has been kept pending. Construction of RUB near DCM township at Davanagere was taken up two years ago, but even the half of this work is not completed. I took this matter with concerned officials and explained the inconvenience being faced by pubic, but it has not been completed. It is very unfortunate.

I submitted representations to the hon. Minister of Railways Madam Mamata Banerjee ji and Minister of State Shri K. H. Mumiyappa ji to consider some important proposals including an inter-city train between Harihara and Bangalore, so that people of this region would be benefited. They have made allocations for survey works for some railway lines. It is nothing but eyewash. They did not allocate any fund for new Railway line.

Therefore, through you I request the Hon. Railway Minister to consider all long pending important railway projects, which would benefit the people of my constituency in the supplementary budget for year 2090-10.

*SHRI SHER SINGH GHUBAYA (FEROZPUR): Speaker Sahib I thank you for giving me a opportunity to speak in the Parliament for the first time, this is my maiden speech.

Yesterday when I saw the budget presentation of madam Banerjee it seemed that what ever decisions she had taken were with confidence and their would be total transparency in this and justice would have been done for the whole of the country.

Out of her speech I am going to read 2 line of hers "that so many years have passed since we got independence and like in

democracy as everyone has his right to cast vote in the same may right to development should be available to every person. Time has come for the grievances to be addressed." I was happy after hearing this but when I saw the report and found that injustice has been done against Punjab, I want to tell the house about it.

That out of 50 Railway station carrying International level facility none have come in the share of Punjab; if calculation is done based on the 13 Parliamentary seats Punjab has in Parliament at least one station had to be modernized but none has been sanctioned. Secondly out of 375 Adarsh Stations only 2 have been given to Punjab. Also in case of 50 multi functional railway stations sanctioned for the whole of country zero has been given to Punjab.

Punjab is having high density population in small area, basically people of the state are farmers its highly populated and not a jungle. We should have been given more but injustice was done with us, secondly Punjab state is the maximum contributor to the food basket of the country but having no trains.

---

*English translation of the Speech originally delivered in Punjabi

Also there are no over bridges in Punjab and there are about 1168 railway crossings. Recently a school van crossing an unmanned railway crossing was hit by a train leading to death of 14 school children and rest were injured. I demand that in populated areas their should be manned crossings.

Lot of injustice has been done against Punjab since a long time, like during the last tenure of the Government out of the debt of Rs. 70,000 crores which were waived off by the Govt. only 1 % was done in case of Punjab. From this we can see that the state which contributes maximum for the development suffers the most and the states which don't contribute in development are promoted and given all the benefits, this is total injustice.

Punjab state is a border state and during the tenure of our Govt. the farmers who had land across the International border fencing were given Rs. 2500/- hundred per acre but that has been stopped since last 7 years.

Lot of injustice has been done regarding railways I request this be rectified. Secondly there is only one double railway line in Punjab i.e. Amritsar to Delhi rest is single line throughout Punjab.

Like Bhatinda is a big junction and is connected through railway to the whole of Punjab but has only single railway line it should be doubled so that residents of Punjab be connected to the whole country.

Injustice can be seen from the fact that there is one train from Delhi to Ferozepur 'Punjab Mail' having single timing that is after departing at 9 P.M. from Ferozepur it is scheduled to depart next day, the line here be doubled for the convenience of the people of the area.

There is another train 'Intercity' which departs from Abohar via Bhatinda, the timing should be doubled this is my request. In the proposal for making Adarsh Stations and International level stations of First class only one at Amritsar has been sanctioned, Ludhiana is a big industrial centre this facility be extended here and also in Bhatinda.

13.02 hrs. (Shrimati Sumitra Mahajan *in the Chair*)

Ludhiana - Chandigarh i.e. during last Government tenure in 2004 some railways line were proposed, work is being done but not completed yet; like from Fazilka to Abohar, Ludhiana -Chandigarh, Amritsar to Ferozepur railway lines be completed. From Ferozepur we have to cover 150 Kms. of journey but if railway link from Ferozepur to Amritsar is given than the journey would be shortened by 40 kms. and it would save 100 kms. of journey. This proposal be included.

Sardar Prakash Singh ji Badal had sent recommendation to Madam Banerjee that as out of 729 unmanned railway crossings only 388 are manned, all of them be manned.

I am speaking for the first time I am speaking please allow me to put the demand of my Punjab, I haven't said anything yet. It is a plain area and populated.

In case of R.O.B. i.e. railway over bridges, Punjab has done its part of share but Railway hasn't completed its portion thus causing

inconvenience to the people. The railway overbridges which were completed by Punjab Government but not by Railways be completed.

Some railway lines like from Abohar - Fazilka - Chandigarh and from Fazilka to Delhi trains are necessary. One more thing which is lacking i.e. in Ludhiana junction and Bhatinda junction new express trains be introduced, like there is no express train from Bhatinda to Jammu via Rampura through Dhuri, Ludhiana ;has been introduced even after 60 years.

Also malerkotla, Ludhiana, Jalandhar is a religious and industrial centre. Jalandhar famous for its sports goods.

If you wont allow us to speak it would be big justice to us, we are not begging, just raising our areas rights, please allow us to speak.

In Jalalabad their was a washing unit before 1947 which was dismantled in 1990 it created a big vacuum which could not be filled. I have come to know from a confidential report that already Rs. 70 crores have been sanctioned. But that unit has not started functioning. So the trains which stop at Ferozepure can come here if the unit starts functioning thus benefiting my area, Muktsar, kotkapura. (ends)

***श्री सोनवणे प्रताप नारायणराव (धुले):** रेल बजट 2009 में रेल विभाग द्वारा नासिक से पुना के लिए नई रेल लाईन की घोषणा की है । सुश्री रेल मंत्री द्वारा की गई घोषणा का मैं स्वागत करता हूं और यह परियोजना जल्द से जल्द पूरी होगी ऐसी अपेक्षा करता हूं ।

मेरे संसदीय क्षेत्र धुलिया महाराष्ट्र की सबसे महत्वपूर्ण रेल लाइन मनमाड से इंदोर द्वारा मालेगांव-धुलिया -नरडाना-शिरपुर-सेंधवा है । यह मेरे संसदीय क्षेत्र की बहुक्षेत्रीय विकास परियोजना है । 1973 से इस परियोजना की मांग उठाई जा रही है । तब से लेकर आज तक इस परियोजना को कार्यान्वित करने की मांग यहां के पक्ष तथा विपक्ष के जनप्रतिनिधि तथा नागरिक उठा रहे हैं ।

यह परियोजना ना ही सिर्फ मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए अपितु 6 संसदीय क्षेत्र, 7 जिले तथा 36 विधिमंडल क्षेत्र के लिए जीवनदाई बन सकती है । यह परियोजना इस अनुसूचित जनजाति तथा अल्पसंख्यक बहुल इलाके का विकास के लिए नींव का पत्थर भी साबित हो सकती है ।

स्वतंत्रता के 60 साल बाद भी इस क्षेत्र का विकास न होने का महत्वपूर्ण कारण अपर्याप्त यातायात के साधन है ।

रेल विभाग द्वारा इस परियोजना का सर्वेक्षण 2004-05 के दौरान किया गया था । इस परियोजना के कार्यान्वयन की जो लागत आने वाली है उसमें से राज्य सरकार को सहयोग करने की बिनती रेल विभाग द्वारा की गई थी तथा राज्य सरकार से आर्थिक सहायता की मांग की थी ।

मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि, महाराष्ट्र सरकार इस परियोजना के लिए सहायता करने को तैयार है तथा इस योजना के लिए आवश्यक राशि का प्रावधान उन्होंने अपने 2009-10 के बजट में किया है ।

---

* Speech was laid on the Table

महोदया मध्य रेलवे की इस समय इस मार्ग से जाने वाली 24 अतिजल्द गाड़ियां हैं तथा 16 अतिजल्द मालगाड़ियां इस मार्ग से आवागमन करती हैं ।

मैं यह बात भी आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि उत्तर से दक्षिण की तरफ जाने वाले रेलगाड़ियों के मार्ग में 680 कि.मी. की कटौती हो

सकती है और कुल सभी गाड़ियों को मिलाकर 6300 कि.मी. बचत हो सकती है । इससे ही यह योजना रेल विभाग के लिए कितनी फायदेमंद हो सकती है इसका अनुमान लगाया जा सकता है ।

महोदया, मैं इस बात को आपके सामने रखना चाहता हूं कि देश के संरक्षण की दृष्टि से भी इस परियोजना का अत्यन्त महत्व है । युद्धजन्य परिस्थितियों में युद्ध सामग्री तथा मनुष्यबल सीमापार पर पहुंचाने के लिए यह मार्ग अत्यन्त उपयोगी है ।

महोदया, स्वतंत्रता के 60 सालों से कुछ न कुछ बहाना बनाकर इस मार्ग क्षेत्र के विकास की ओर सरकार तथा रेल प्रशासन ने ध्यान नहीं दिया है । इस कारण इस क्षेत्र का औद्योगिक विकास नहीं हो रहा है । बेरोजगारी तथा अन्य समस्यायें लगातार बढ़ रही है ।

इसलिए मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि हमारे धुलीया संसदीय क्षेत्र के सभी नागरिक तथा पिछड़े तथा अनुसूचित जनजाति , अल्पसंख्यक बहुल क्षेत्र के विकास के लिए और सबसे महत्वपूर्ण बात देश की संरक्षण की दृष्टि से इस परियोजना का महत्व देखते हुए और जैसा माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता जी ने रेल बजट के दौरान एक अच्छा उदाहरण जाहिर करते हुए कहा था कि " तथाकथित आर्थिक मानदंडों का जो महत्व है उससे भी ज्यादा महत्व वंचित एवं सुविधाहीन लोगों के विकास को देना जरूरी है । "

इस तथ्य को स्वीकार करते हुए मनमाड से इंदौर द्वारा मालेगांव-धुलीया-नरडाना-शिरपुर-सेंधवा नई रेल लाईन का समावेश आगामी रेल बजट में सम्मिलित करने की मांग के साथ मैं अपना वक्तव्य समाप्त करता हूं ।

SHRI N. CHELUVARAYA SWAMY (MANDYA): Respected Madam Chairman, I thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister for the year 2009-2010.

I would like to welcome the hon. Railway Minister for presenting a people-friendly Budget with 'No' increase in passenger fares and 'No' hike in freight rates. In this Budget, the hon. Minister has tried to address the needs of the people of all sections of the society by including "Izzat" scheme for the unorganized sector workers and she has also taken into consideration, specially the needs of working women passengers.

Unfortunately, Karnataka has been getting a step-motherly treatment for the last 10 years. I would like to draw the kind attention of the hon. Railway Minister to the injustices that have been done to Karnataka on the works cleared during the 1996-97 and 1997-98 Budgets. They are Bangalore-Satyamangalam (1996-97), Gulbarga-Bidar (1997-98), Hassan-Bangalore (1996-97), Hubli-Ankola (1996-97), Kadur-Chikmagalur (1996-97), Munirabad-Mehbubnagar (1997-98), Mysore-Chamarajanagar (1997-98), Bangalore-Whitefield (1997-98), Kengeri-Ramanagaram (1997-98), Yeshwantpur-Tumkur (1997-98) and Hospet-Guntakal (1996-97). All these works are suffering because of insufficient allocation made every year in the Budgets. To cite an example, the Bangalore-Sathyamangalam railway line via Kanakapura-Satanur-Malavalli-Kollegal, which was cleared during 1996-97, has been provided only Rs.10 lakh in this Budget. The same is the fate of Gulbarga-Bidar railway line, Hubli-Ankola line, Munirabad-Mehbubnagar line, Hassan-Bangalore line, etc. It is same even on the line sanctioned for doubling which is very essential for clearing the heavy traffic from Bangalore to other suburban cities.

I would like to impress upon the hon. Railway Minister to reallocate more funds for doubling the remaining portion of Bangalore-Mysore railway line by providing whatever funds required to complete the work.

The remaining portion from Ramanagar to Mysore should be completed in one year. The remaining portion from Shravanabelagola to Nelamangala, if completed, will have a direct connection to two major ports, Chennai and Mangalore, which will certainly create all economic activities in this under-developed area. An action plan may be drawn up to complete this work within two years. Adequate funds may be provided to these lines for doubling to clear the traffic congestion.

Now, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister to some of the works, which are very much essential, in my home Parliamentary constituency.[m11]

Madam, the Train No. 6232 which is running from Mysore to Mayiladuthurai in Tamil Nadu has been given a stop at Maddur station. But, unfortunately the Train No. 6231 from Mayiladuthurai to Mysore has not been given a stop at Maddur. If a stop for this train is given at Maddur, it will facilitate the students' community who are going to Mysore to complete their education in Mysore University and their higher education like medical and technical education. It will also help the Government officials who are unable to get the accommodation in Mysore. Those who stay in Maddur will avail this facility to reach their office in time.

One outpost of RPF may also be provided in Maddur. I would request you to upgrade Pandavapura railway station. This is one of the historic places for both Hindus and Muslim Minorities as it has a Dargah and the famous Ranganatha Swamy temple. This upgradation is most essential.

I would request for extension of the railway platform in K.R. Nagar for lengthy trains which is urgently needed. This is in my own constituency. I would request for one additional push-pull train from Hassan to Mysore which is urgently needed to clear the traffic congestion.

Madam, my parliamentary constituency − Mandya district − consists of K.R. Nagar, Pandavapura, Srirangapatna and Maddur. I would like to list out the following demands for the kind consideration of the hon. Minister of Railways.

In K.R. Nagar the demands are − renovation of water booth, two modern toilets, one new passenger reservation counter and renovation of the railway station. In Pandavapura the demands are − a flyover bridge near Pandavapura railway station. There is a sugar factory in this place which is adjacent to the railway station. There is also pilgrim traffic to visit these two holy places. There is also mile-long queue of sugarcane carrying trucks which is one of the major inconveniences. Hence a flyover bridge is most essential immediately at Pandavapura.

MADAM CHAIRMAN : Mr. Swamy, since you are reading your speech, you can lay on the Table the remaining portion. It is okay.

SHRI N. CHELUVARAYA SWAMY: Madam, please give just two minutes.

I would request for extension of platform for lengthy trains, one modern toilet and renovation of railway station for Pandavapura railway station. In Srirangapatna there is a need for construction of under bridge near PKHS school with road formation of 2.5 kilometres from Pandavapura railway station to Nelamane Road. There is a need for opening of new sub-station near Mahadevakoppalu in Srirangapatna. There is a need for providing basic amenities like renovation of water booth and two numbers of modern toilets.

I would request for a new sub-station near KSRTC Bus stand in Maddur town and for an outpost of RPF at Maddur.

I, therefore, urge upon the hon. Minister of Railways to take up these matters on top priority basis and by allocating sufficient funds for the completion of the above-mentioned projects at the earliest for the benefit of the people of Karnataka in general and my constituency in particular.

MADAM CHAIRMAN : Thank you very much. Yogi Aditya Nath to speak now.

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): सभापति जी, मैं सबसे पहले आपका आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे वर्ष 2009-2010 के रेल बजट पर चल रही बहस पर अपनी पार्टी की ओर से बोलने का अवसर दिया है। माननीय रेल मंत्री का जो रेल बजट का भाषण था, उसको मैंने यहाँ ध्यान से सुना था। पिछले डेढ़ सौ से अधिक वर्षों से भारतीय रेल इस देश की सामाजिक समता और राष्ट्रीय एकात्मता के रूप में उभरी है। एक व्यवस्था के अंदर माननीय रेल मंत्री जी ने ठीक ही कहा कि विस्व का सबसे बड़ा नैटवर्क भारतीय रेल का है जिसमें 14 लाख कर्मी इस व्यवस्था का संचालन करते हैं। लेकिन जिस राजनीतिक संकीर्णता और स्वार्थों को लेकर भारतीय रेल को अपनी मर्ज़ी से ढकेलने का प्रयास हुआ है, वह संभवतः एक प्रश्नचिह्न खड़ा कर रहा है।

मैं केवल दो बिन्दुओं की ओर ध्यान आकर्षित करूँगा। माननीय रेल मंत्री ने दो बातें कही थीं। एक यह कि भारतीय रेल केवल एक व्यावसायिक प्रतिष्ठान मात्र नहीं, बल्कि इसकी कुछ सामाजिक प्रतिबद्धताएँ भी हैं और दूसरी भारतीय रेल को विश्वस्तरीय सेवा प्रदान करने के संबंध में कही थी।

इन दो महत्वपूर्ण मुद्दों के इर्द-गिर्द ही अपनी बात रखूंगा। भारतीय रेल की समाजिक प्रतिबद्धता के बारे में रेल मंत्री जी ने बजट भाषण में कहा है। लेकिन यह तभी सम्भव हो पाएगा, जब भारतीय रेल आर्थिक रूप से सम्मुनत होगी। आर्थिक दृष्टि से भारतीय रेल को सम्मुनत करने के लिए इस बजट में बहुत कुछ नहीं कहा गया है। क्योंकि हम किसी को दान तभी दे सकते हैं, जब हमारी जेब भरी हो, जब हमारी जेब ही खाली है तो फिर मुझे नहीं लगता है कि किसी को दान दिया जा सकता है, लेकिन आज कुछ इसी प्रकार के प्रयास हो रहे हैं।

महोदया, जिस प्रकार से भारतीय रेल की दुर्दशा होती जा रही है, जिस खस्ताहाल की तरफ भारतीय रेल बढ़ रही है, कभी-कभी इसके निजीकरण की मांग भी उठती है। जब निजीकरण की मांग उठती है तब यह प्रश्न ही नहीं उठता है कि 14 लाख कर्मचारी हैं, बल्कि 14 लाख परिवार हैं और उनसे बहत से ऐसे लोग ज़ुड़े हैं जिनकी आजीविका का साधन रेलवे है। इस खस्ताहाली के कारण निजीकरण की जो

मांग उठती है, वह अचानक नहीं है, उसके पीछे भी कारण हैं। एनडीए सरकार के समय में कुछ बातें तय हुई थीं। सुरक्षा और संरक्षा के लिए 17 हजार करोड़ रूपये की एक निधि बनाने की बात हुई थी, जिसके तहत रेलवे ट्रैक के आधुनिकीकरण, जर्जर पुलों की मरम्मत, सिगनल सिस्टम के आधुनिकीकरण और रेलवे क्रासिंग को इंटरलाकिंग सिस्टम से जोड़ने के संबंध में कुछ बातें हुई थीं और उन पर पहल करने की बात भी हुई थी। आज भी रेलवे क्रासिंग को इंटरलॉकिंग सिस्टम से न जोड़ने के कारण अक्सर दुर्घटनाएं होती हैं। हमें अक्सर सुनने को मिलता है कि कभी कोई बस, मेटाडोर, जीप और अन्य वाहन रेल दुर्घटना का शिकार हो गया है। आज तक उसके बारे में कुछ नहीं किया गया है। आज भी पांच सौ से अधिक पुल जर्जर स्थिति में हैं, पांच हजार से अधिक क्रासिंग इंटरलॉकिंग की सुविधा से नहीं जुड़े हैं। हजारों किलोमीटर का ट्रेक ऐसा है, जिसका नवीनीकरण नहीं हुआ है। जहां अमान परिवर्तन की आवश्यकता है, वहां वह नहीं हो पाया है। इन स्थितियों में हम भारतीय रेल को कहां ले जाना चाहते हैं।

महोदया, आज यातायात और मालभाड़े का अनुपात 80 और 20 का रह गया है, जबकि पूर्व में यह 60 और 40 का था। रेलवे की आय का सबसे बड़ा स्रोत मालभाड़ा था। लेकिन उसमें निरंतर हो रही गिरावट चिन्ता का कारण है। रेलवे की पार्सल सेवा के बारे में मंत्री जी ने कहा। लेकिन सच्चाई यह है कि व्यापारियों के बीच रेलवे की पार्सल सेवा बहुत विश्वसनीय नहीं मानी जाती है।

महोदया, मंत्री जी ने सुरक्षा के बारे में कहा, हम अक्सर सुनते हैं बिहार, उत्तर प्रदेश और अन्य क्षेत्रों में डकैतियां पड़ीं।[r12] चोरी की घटनाएं होती है। महिला कमांडो तैनात करने की बात रेल मंत्री जी ने कही है, लेकिन पता नहीं कि आरपीएफ में महिला कमांडो हैं या नहीं। माननीय रेल मंत्री जी ही इस बारे में बता पाएंगी। इन घटनाओं को रोकने के लिए क्या प्रभावी कदम हो सकते हैं? रेलवे संरक्षा से जुड़े हुए मुद्दे पर, भारत के अंदर आज भी यातायात का एक महत्वपूर्ण साधन रेल है, उसके लिए मंत्रालय क्या करने जा रहा है? इस संबंध में हम माननीय रेल मंत्री जी से जानना चाहेंगे?

सभापति महोदया, हमारे सामने एक प्रश्न खास तौर से आया था और हर बार रेल बजट में रेलवे की फालतू भूमि को लेकर बातें आती हैं कि उस फालतू भूमि को हम व्यवसायी उपयोग के लिए करेंगे। मैंने एक प्रस्ताव गोरखपुर रेलवे जंक्शन के बाहर व्यवसायी कॉम्पलेक्स बनाने के लिए गोरखपुर नगर-निगम की तरफ से रेल मंत्री जी के पास भेजा था। यह एक अच्छा प्रस्ताव था, जिसमें व्यवसायी कॉम्पलेक्स बनता, उससे ठेला, खोमचा लगाने वाले और अन्य पटरी व्यावसायियों को रोजगार मिल सकता था तथा उससे रेलवे की आय भी बढ़ती। जो लोग अव्यवस्थित तरीके से रेलवे स्टेशन के बाहर सड़कों पर रहते हैं, उससे उस गंदगी का भी समाधान होता। दुख की बात है कि अब तक उस पर कोई प्रभावी कार्यवाही नहीं हो पाई। रेल मंत्री जी विश्वस्तरीय रेल सेवा की बात करती हैं। रेलवे स्टेशनों पर व्याप्त गंदगी, रेल के अंदर व्याप्त गंदगी के बारे में, रेल की समयबद्धता के बारे में कुछ भी नहीं कहा है। मैंने पिछली बार भी एक प्रस्ताव दिया था कि अगर भारतीय रेल से कोई यात्री यात्रा करता है, अगर उससे पैसा लिया जा रहा है तो उसे सीट दी जाए। बिहार और उत्तर प्रदेश से जो रेलगाड़ियां आती हैं, वे पूरी की पूरी भरी हुई होती हैं। उस रूट पर पर्याप्त मात्रा में रेल सेवा नहीं है। यात्री से पूरा किराया लेने के बावजूद भी उसे सीट नहीं मिल पाती है।

मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि अगर यात्री से टिकट का पैसा लिया गया है तो उसे सीट उपलब्ध कराई जाए और अगर उसे सीट उपलब्ध नहीं हो रही है तो उसके किराए में कटौती की जाए। दूसरा मेरा प्रस्ताव यह था कि लगभग कोई भी ट्रेन समय पर नहीं आ रही है। एक घंटा तो मामूली लेट होती है और यह पिछले पांच वर्षों से लगातार चल रहा है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि जो ट्रेनें समय पर नहीं आती हैं, यात्रियों को समय पर अपने गंतव्य तक नहीं पहुंचा पा रही हैं तो उससे यात्रा करने के लिए जो धनराशि ली गई है, उसमें भी उसी प्रकार से कटौती करके उसे वापस किया जाए। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा। रेल बजट में रेलकर्मियों को सुविधा देने की बात कही गई है, लेकिन विश्वस्तरीय रेल सेवा प्रदान करने के लिए उनकी कार्यदक्षता और उनके प्रशिक्षण के लिए क्या व्यवस्था की गई है, इसके लिए बहुत कुछ नहीं लिखा गया है। जहां तक रेलवे में भ्रष्टाचार की बात है,...(व्यवधान)

सभापति महोदया : बाकी स्पीच आप ले कर दीजिए।

योगी आदित्यनाथ : सभापति महोदया, मैं केवल भ्रष्टाचार के मुद्दे पर बोलना चाहता हूं कि भारतीय रेल आज इससे जूझ रही है। ऐसे बहुत सारे प्रोजैक्ट्स हैं। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान गोरखपुर के एक सिटी स्टेशन की तरफ दिलाना चाहता हूं। डोमिनगढ़ में एक सिटी स्टेशन बना था, एनडीए सरकार के समय गोरखपुर जंक्शन के लोड को कम करने के लिए यह स्वीकृत कराया था। आप आश्चर्य करेंगे कि वह स्टेशन बन कर तैयार हुआ, परन्तु वह चालू होने से पहले ही ध्वस्त हो गया। पांच वर्षों से वह स्टेशन ध्वस्त पड़ा हुआ है। मैं मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि वे स्वयं गोरखपुर में डोमिनगढ़ में सिटी स्टेशन को जाकर देखें। दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति है कि जिस फर्म ने उस स्टेशन का निर्माण किया, वही फर्म गोरखपुर से लेकर गोंडा, लखनऊ के बीच में रेलवे लाईन के दोहरीकरण का कार्य कर रही है। वहां अत्यंत घटिया कार्य हो रहा है, समय से कार्य नहीं हो रहा है, अन्य भी तमाम कार्य इस प्रकार की दागी फर्मों को दिए गए हैं। जब तक मंत्री जी की तरफ से भ्रष्टाचार पर ध्यान नहीं दिया जाएगा, तब तक हम लोग भारतीय रेल को विश्वस्तरीय सेवा नहीं प्रदान कर पाएंगे। ...(व्यवधान)

सभापति महोदया: आपके मुद्दे अच्छे हैं, लेकिन बाकी स्पीच आप ले कर दें, क्योंकि बहुत सारे माननीय सदस्य बोलने वाले हैं।

योगी आदित्यनाथ : सभापति महोदया, अब मैं केवल कुछ प्रस्ताव ही रखना चाहूंगा। मैं गोरखपुर से आता हूं, यह पूर्वी उत्तर प्रदेश का प्रमुख महानगर है, पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय भी है। रेल बजट में गोरखपुर और मुंबई एक सुपरफास्ट ट्रेन को छोड़ दिया जाए तो मैं समझता हूं कि कोई भी सुविधा नहीं दी गई है। प्रतिवर्ष लाखो देशी-विदेशी पर्यटक गोरखपुर आते हैं, उनके लिए यातायात का साधन रेल है।

मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि आपने जो विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा की है, क्या गोरखपुर, पूर्वोत्तर रेलवे का गोरखपुर जंक्शन उस लायक नहीं था?[S13]

म[RPM14]होदया, मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से अनुरोध करना चाहता हूं कि गोरखपुर जंक्शन रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाए जाने की सूची मैं जोड़ा जाए। दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच नॉन स्टॉप सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए, क्योंकि वहां से दिल्ली आने के लिए इस प्रकार की कोई भी सुविधा नहीं है। कोलकाता में पूर्वी उत्तर प्रदेश के लाखों लोग निवास करते हैं। उनके आवागमन के लिए कोलकाता से गोरखपुर के लिए कोई सुविधाजनक रेल सेवा नहीं है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री महोदया आग्रह से करता हूं कि गोरखपुर से कोलकाता के बीच एक रेल सेवा प्रदान की जाए। गोरखपुर से प्रयागराज जाने के लिए भी कोई सुविधाजनक रेल सेवा नहीं है। गोरखपुर एक धार्मिक नगरी है और वहां से प्रयागराज बहुत अधिक संख्या में लोग जाते हैं। इसलिए मेरी मांग है कि गोरखपुर-अयोध्या-इलाहाबाद के बीच एक इंटरसिटी ट्रेन चलाई जाए। गोरखपुर-लखनऊ के बीच जिस रेल लाइन का विद्युतीकरण हो रहा है, उस कार्य को अविलम्ब पूरा किया जाए। गोरखपुर-नौतनवां-गौंडा के आमान परिवर्तन का जो कार्य चल रहा है, उसे शीघ्र पूरा किया जाए, क्योंकि 26 दिसम्बर से इस लाइन पर रेल यातायात बन्द है। सामरिक दृष्टि से और उस क्षेत्र में यातायात की दृष्टि से भी यह महत्वपूर्ण ट्रेन है। इसके अलावा पूर्वोत्तर रेलवे से जुड़े हुए, गोरखपुर रेलवे के अंदर ओवर ब्रिजेज मुख्य रूप से एन.एच.-28 के नन्दानगर-कुड़ाघाट पर, नकहा रेलवे क्रॉसिंग पर, हड़हवा फाटक पर, पिपराइच रेलवे क्रॉसिंग पर, पीपीगंज रेलवे क्रॉसिंग पर, मानीराम रेलवे क्रॉसिंग, कैम्पियरगंज रेलवे क्रॉसिंग और सहजनवा रेलवे क्रॉसिंग पर ये ओवर ब्रिज बनाए जाएं। इसके अलावा महोदया, जो दो अन्य मुद्दे मुझे बोलने हैं, उनमें पहला है गोरखपुर से दक्षिणांचल में वाराणसी को जोड़ने के लिए बांसगांव-दोहरीघाट तक रेल लाइन के निर्माण के बारे में बहुत दिनों से प्रस्ताव चल रहा है और मेरे सहयोगी, जो बांसगांव क्षेत्र से सांसद हैं, उन्होंने भी शायद इस मुद्दे को यहां उठाया होगा, उनकी भी यही मांग थी। हम लोग इस रेलवे लाइन को बनाने की मांग करते हैं।

महोदया, इसके साथ-साथ महाराजगंज में, आनन्द नगर-महाराजगंज-घुघली को रेलवे लाइन बिछाने के संबंध में, पूर्वोत्तर रेलवे से जुड़ी अनेक समस्याएं हैं। हम लोग इनकी मांग करते हैं।

सभापति महोदया : योगी आदित्यनाथ जी, आपने काफी समय ले लिया है। अब आप अपना भाषण समाप्त कीजिए। आपका जो शेष भाषण है, उसे यदि आप चाहें, तो सदन के पटल पर रख दें, वह शेष भाषण भी आपके भाषण का हिस्सा बन जाएगा।

योगी आदित्यनाथ : सभापति महोदया, मैं अपने शेष भाषण को आपकी अनुमति से सदन के पटल पर ले करना चाहता हूं। मैं चाहूंगा कि जो मैं ले कर रहा हूं, उसमें जो बातें बची हैं, उन्हें भी मेरे भाषण का हिस्सा मान लिया जाए।

*भारतीय रेल के वर्ष 2009-10 के बजट पर आज सदन में चर्चा हो रही है । भारतीय रेल ने कई उतार-चढ़ाव देखे है । सम्पूर्ण देश को आपस में जोड़ने वाली भारतीय रेल सामाजिक समता और राष्ट्रीय एकात्मता की प्रतीक बनकर उभरी है । एक व्यवस्था के अन्दर सम्पूर्ण विश्व के अन्दर सबसे बड़ा नेटवर्क भारतीय रेल का है , जहां 14 लाख कर्मी इस व्यवस्था के संचालन में अपना योगदान देते हैं । भारतीय रेल को भारतीय जीवन की लाइन लाइन कही जाए तो यह अतिश्योक्ति नहीं होगी । लेकिन संकीर्ण राजनीतिक स्वार्थ के चलते रख-रखाव की कमी, सस्ती लोकप्रियता हासिल करने की होड़ में आज भारतीय रेल जिस स्थिति में खड़ी है वह एक खतरनाक स्थिति है । माननीया रेल मंत्री के रेल बजट में दो महत्वपूर्ण बातें जिसकी ओर उन्होंने विशेष रूप से ध्यान आकर्षित किया है पहला कि **भारतीय रेल केवल एक व्यावसायिक प्रतिष्ठान मात्र नहीं है उसकी कुछ सामाजिक प्रतिबद्धता भी है** और दूसरा कि **भारतीय रेल को विश्वस्तरीय रेल बनाने का दावा ।** यह सच है कि भारतीय रेल को व्यावसायिक दृष्टि से ही नहीं देखना चाहिए अपितु अपनी सामाजिक प्रतिबद्धता के संकल्प की पूर्ति तभी कर पायेगी जब वह आर्थिक दृष्टि से समुन्नत होगी । बुनियादी ढांचे के विकास के लिए और आर्थिक रूप से समुन्नत करने के लिए रेल बजट में कहीं कोई प्रावधान नहीं किया गया है । हम दान तभी दे सकते हैं जब हमारी जेब भरी हो । " भूखे पेट भजन नहीं होई गोपाला " । कर्ज मांगकर अथवा भीख मांगकर दान नहीं दिया जा सकता । सस्ती लोकप्रियता की होड़ ने भारतीय रेल को आज जिस खतरनाक स्थिति में खड़ा किया है वह एक ओर जहां सुरक्षा और संरक्षा के अभाव में जूझ रही है वहीं अपनी निरन्तर खस्ताहाल स्थिति के कारण इसके निजीकरण की मांग भी जोर पकड़ना प्रारम्भ किया है । मुझे याद है कि सुरक्षा और संरक्षा के महत्वपूर्ण पहलू को देखते हुए एन0डी0ए0 सरकार के समय 17 हजार करोड़ की एक निधि बनाई गई थी जिसका उपयोग रेलवे ट्रेक के आधुनिकीकरण , जर्जर पुलों की मरम्मत , सिगनल सिस्टम के आधुनिकीकरण करने

... This part of the Speech was laid on the Table.

के साथ रेलवे लेवल क्रासिंग को इंटरलाकिंग सिस्टम से जोड़ने में करना था । इस संबंध में रेल मंत्रालय क्या कुछ कर रहा है ? सुरक्षा और संरक्षा का प्रश्न पूरी तरह से नजर अंदाज किया गया है । दूसरा विभिन्न समय में स्वीकृत चालू परियोजनाओं के परिप्रेक्ष्य में जिसका मूल्याकंन करने पाया गया था कि सभी परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर लेने का प्रावधान किया गया था परन्तु यू0पी0ए0 सरकार के आने के बाद लगातार 5 वर्षों से हम इस बात का अनुभव कर रहे हैं कि भारतीय रेल को संकीर्ण राजनैतिक स्वार्थों का अखाड़ा बनाया जा रहा है । रेल बजट में देश के अधिकांश महत्वपूर्ण क्षेत्रों तथा परियोजनाओं की अनदेखी की है । आखिर राजनीतिक विद्वेष की भावना से माननीया रेल मंत्री न तो भारतीय रेल का हित कर पायेगी और न ही इसे विश्वस्तरीय ही बना पायेगी ।

रेल बजट में पूर्वोत्तर रेलवे की अनदेखी हुई है । यह बजट क्षेत्रीय विकास में असंतुलन का कारण बनेगा ही, साथ ही जो घोषणा माननीया रेल मंत्री ने विकास के लिए की हैं उसके लिए धनराशि की व्यवस्था कहा से होगी इसके लिए कोई जिक्र नहीं है । हजारों किलोमीटर रेलवे ट्रेक का नवीनीकरण नहीं हुआ है , लगभग 500 से अधिक पुल जर्जर स्थिति में है, 5000 से ऊपर रेलवे लेबल क्रासिंग को इण्टरलाकिंग की सुविधा से नहीं जोड़ा गया है । भारतीय रेल का सबसे बड़ा राजस्व वसूली 60 प्रतिशत से अधिक माल-भाड़े से है । एक समय यातायात तथा मालभाड़े का भारतीय रेल में अनुपात 60:40 का था परन्तु यह अनुपात 80 :20 का रह गया है । निरन्तर रेलवे की दुव्यर्वस्था के कारण यह अनुपात घटता जा रहा है । रेलवे की पार्सल सेवा जनमानस की दृष्टि से अच्छी एवं सुरक्षित मानी जा रही है । पुराने हो चुके रेलवे ट्रेक, जर्जर पुल तथा पुराने सिग्नल प्रणाली से रेलवे की यात्रा सुरक्षित नहीं, वहीं निरन्तर पड़ रही डकैतियों तथा चोरी घटनाओं ने सुरक्षा का भी महत्वपूर्ण प्रश्न खड़ा किया है । महिला कंमाडो तैनात करने की माननीया रेल मंत्री की घोषणा आश्चर्यचकित करने वाली है क्योंकि हमारी जानकारी के अनुसार रेलवे सुरक्षा बल में महिला कमांडो अभी नहीं है। लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में चिकित्सक तैनात करने की घोषणा सही है लेकिन क्या संभव है ? स्वयं रेलवे चिकित्सालयों में हजारों चिकित्सकों के पद खाली पड़े हैं । यह अभाव पूरे देश में है । क्या चार हजार से अधिक लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों में यह व्यवस्था तत्काल हो पायेगी ? इसमें भी हमें संदेह है । हर बार रेल बजट में यह घोषणा हो रही है कि रेलवे की फालतू भूमि का वाणिज्यिक उपयोग किया जाएगा । यह एक अच्छा प्रस्ताव था । अगर इस पर ईमानदारी से अमल होता तो रेलवे की फालतू पड़ी भूमि का जिसपर कि भू-माफियाओं का कब्जा है उसको वाणिज्यिक उपयोग में किया जा सकता था । जो रेलवे के राजस्व को बढ़ाने का एक माध्यम तो होगा ही साथ ही इस फालतू भूमि पर खुलने वाले वाणिज्यिक प्रतिष्ठान, दुकानें, शॉपिंग-काम्पलेक्स , ठेला लगाने वाले, खोमचा लगाने वाले, पटरी व्यवसायी तथा अन्य लाखों बेरोजगार नौजवानों को व्यवस्थित तरीके से रोजगार देने में रेलवे महत्वपूर्ण भूमिका निर्वाह कर सकता है । **गोरखपुर जंक्शन के बाहर शॉपिंग काम्पलेक्स खोलने के लिए नगर-निगम, गोरखपुर का एक प्रस्ताव मैंने पहले ही रेल मंत्रालय को दिया है ।** लेकिन दुःखद है कि इस पर अभी कोई कार्यवाही नहीं हुई । भारतीय रेल की सेवायें विश्वस्तरीय बनाने के लिए रेलयात्रियों की सुविधा के साथ-साथ सुरक्षा और संरक्षा पर ध्यान देना होगा । प्लेटफार्म की साफ-सफाई के साथ ही समयबद्धता पर भी विशेष ध्यान देना होगा । कहीं पर भी रेलवे की समय-सारिणी के अनुसार रेल का संचालन नहीं हो पा रहा है । पूरे देश में अधिकतर ट्रेनें लेट-लतीफ चल रही है । मैंने पिछली बार भी इस संबंध में एक सुझाव तत्कालीन रेलमंत्री को दिया था कः-

1. भारतीय रेल से यात्रा करने वाले प्रत्येक यात्री को उचित किराया पर सीट अवश्य उपलब्ध कराई जाए । यदि यात्री को सीट उपलब्ध नहीं होती हे तो उसका किराया वापस हो अथवा सुविधा के अनुसार ही किराये में कटौती हो ।

2. अगर भारतीय रेल यात्रियों को समय से उनके गन्तव्य पर नहीं पहुंचा पाती है तो किराये में भी उसी अनुपात में कटौती होनी चाहिए ।

रेल बजट में 14 लाख रेल कर्मियों के बल पर रेलवे की सेवाओं को विश्वस्तरीय बनाने की घोषणा कर उल्लेख माननीया रेल मंत्री ने किया है । इसमें इसके लिए रेल कर्मियों को विशेष सुविधाएं प्रदान करने की बात कही गई है । यह अच्छी बात है कि जिन कर्मचारियों के कारण भारतीय रेल दुनियां का सबसे बड़ा नेटवर्क बना, उन्हें सुविधा सम्पन्न करना ही चाहिए लेकिन उनकी कार्यक्षमता एवं दक्षता के बढ़ाये बगैर

भारतीय रेल की सेवा विश्वस्तरीय नहीं हो पायेगी । इसके लिए प्रशिक्षण और कार्यशाला का कोई उल्लेख नहीं । भारतीय रेल में व्याप्त भ्रष्टाचार और उसके निवारण के लिए भी कहीं उल्लेख नहीं हे । आज भ्रष्टाचार भारतीय रेल के अन्दर ही अन्दर खोखला किया जा रहा है । विभिन्न चालू परियोजनाओं के निर्माण में रेल अधिकारियों तथा माफिया गिरोहों की आपसी सांठगांठ किस कदर बढ़ी है, इसका एक उदाहरण गोरखपुर के डेमिनगढ़ में बना सिटी स्टेशन है जो बनकर तैयार होते ही प्रारम्भ होने से पहले ही ध्वस्त भी हो गया । आज तक उस दागी फर्म के खिलाफ कार्यवाही नहीं हुई बल्कि मेरे संज्ञान में आया है कि गोरखपुर-गोण्डा रेलवे लाइन दोहरीकरण का कार्य भी उस दागी फर्म को दे दिया गया, इसके अतिरिक्त भी अन्य तमाम विकाय कार्यों को भ्रष्ट अधिकारियों से सांठगांठ करके यह फर्म हथिया ली है जिस पर मानक के विरूद्ध कार्य हो रहे हैं तथा समयबद्धता की भी अनदेखी हो रही है ।

मैं उत्तर प्रदेश के गोरखपुर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं । गोरखपुर उत्तर प्रदेश का एक प्रमुख महानगर है । पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के साथ ही पूर्वी उ0प्र0 , पश्चिमी बिहार तथा नेपाल का एक बहुत बड़ा भू-भाग की लगभग 5 करोड़ की आबादी अपनी शिक्षा, स्वास्थ्य, व्यापार एवं रोजगार के लिए गोरखपुर पर निर्भर करती है । लेकिन पिछले कुछ समय से लगातार इस रेलवे की उपेक्षा मंत्रालय के द्वारा की जा रही है । यहां के लिए कोई नई परियोजना की स्वीकृत नहीं होना, चालू परियोजनाओं के लिए धन आवंटन न करना, गोरखपुर रेलवे प्रेस को बंद करने का षडयंत्र रचना, लगातार पूर्वोत्तर रेलवे के महत्वपूर्ण क्षेत्रों को काट-छांटकर नये मंडल एवं जोन बनाना यह गोरखपुर तथा उ0प्र0 की जनता के साथ अन्याय है । विकास का पैमाना पूरे देश के परिप्रेक्ष्य में जनसंख्या और क्षेत्रफल के आधार पर होनी चाहिए और उसमें भी राष्ट्रीय सुरक्षा , की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण परियोजनाओं की अनदेखी करना राजस्व की दृष्टि से लाभकारी तथा चालू परियोजाओं की भी अनदेखी करना यह दुःखद है । माननीया रेल मंत्री से मेरा अनुरोध है कि राष्ट्रीय सुरक्षा, राजस्व की दृष्टि से लाभदायक, पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर से जुड़ी हुई कुछ महत्वपूर्ण नई तथा चालू परियोजाओं के लिए आवश्यक कार्यवाही करें । कुछ महत्वपूर्ण परियोजना एवं मांग इस प्रकार से हैः-

गोरखपुर जंक्शन को विश्वस्तरीय बनाया जाएः- पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय के साथ ही, पूर्वी उ0प्र0 , बिहार तथा नेपाल के करोड़ों जनता का प्रमुख केन्द्र है । विश्वविख्यात बौद्ध केन्द्रों में आने वाले देशी-विदेशी पर्यटकों की संख्या को देखते हुए गोरखपुर जंक्शन को विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा में शामिल किया जाए ।

. **गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच नान-स्टाप सुपरफास्ट चलाई जाएः-** गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच चलने वाली रेलगाड़ियों में भारी भीड़ को देखते हुए एक नान स्टाप सुपरफास्ट गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच चलाई जाए ।

गोरखपुर से कलकत्ता के बीच एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए ।

गोरखपुर-अयोध्या-इलाहाबाद के बीच इण्टरसिटी ट्रेन चलाई जाए ।

लखनऊ -गोरखपुर के बीच रेलवे लाइन का विद्युतीकरण यह महत्वपूर्ण परियोजना पहले से ही स्वीकृत हो चुकी है इस पर कार्य भी चल रहा है लेकिन कार्य की गति काफी धीमी है वर्तमान में लखनऊ से गोरखपुर पहुंचने में 5-6 घंटे लगते हैं । विद्युतीकरण होने से 3-4 घंटे में यात्रा सुलभ होगी । साथ ही रेलवे को 17औ राजस्व की बचत भी होगी ।

गोरखपुर-लखनऊ रेलवे लाइन के गोरखपुर-गोण्डा खंड के दोहरीकरण - यह परियोजना भी वर्तमान में स्वीकृत है और इस पर कार्य भी चल रहा है लेकिन कार्य की गति काफी धीमी है । इसको अविलम्ब पूरा किया जाए ।

गोरखपुर-नौतनवां-गोण्डा रेल खंड का आमान-परिवर्तन - यह परियोजना भी स्वीकृत है । वर्तमान में इस पर कार्य चल रहा है लेकिन कार्य की गति काफी धीमी है । रेल लाइन भारत तथा नेपाल के सीमा क्षेत्र से होकर जाती है । सामरिक दृष्टि से भी अविलम्ब इसे पूरा किया जाए ।

गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय होने के साथ ही हिन्दू धर्म तथा बौद्ध धर्म के प्रमुख धार्मिक केन्द्र भी गोरखपुर के आस-पास के क्षेत्रों

में स्थित है जहां प्रतिवर्ष लाखों की संख्या में पर्यटक आते हैं । यातायात की व्यवस्था के कारण निम्न स्थानों पर उपरिगामी सेतु बनना आवश्यक है-

- एन0एच0 -28 के नन्दानगर-कुड़ाघाट पर
- नकहा रेलवे क्रांसिग पर
- हड़हवा फाटक पर रेलवे क्रासिंग पर
- पिपराइच रेलवे क्रासिंग पर
- पीपीगंज रेलवे क्रासिंग पर
- मानीराम रेलवे क्रासिंग पर
- कैम्पियरगंज रेलवे क्रासिंग पर
- सहजनवा रेलवे क्रासिंग पर

गोरखपुर जनपद में जंगल कौड़िया, जगतबेला तथा उनौला स्टेशन पर फुट ओवरब्रिज बनाया जाए।

गोरखपुर-लखनऊ रेल मार्ग के गोरखपुर-सहजनवां के बीच डेमिनगढ़ तथा गाहासाड़ में रेलवे पुल के साथ पैदल तथा हल्के वाहनों के लिए पटरी का निर्माण किया जाए ।

गोरखपुर जनपद में नकहा तथा कैण्ट , पीपीगंज ,कैम्पियरगंज, मानीराम, सहजनवा स्टेशनों का उच्चीकरण किया जाए तथा पैसेन्जरों तथा एक्सप्रेस ट्रेनों का ठहराव भी इस स्टेशनों पर किया जाए ।

गोरखपुर-बांसगांव-दोहरीघाट को रेल लाइन से जोड़ा जाए ।

आनन्दनगर-महराजगंज-घुघली तक रेल लाइन बिछाई जाए ।

गोरखपुर-हरिद्वार-देहरादून राप्तीगंगा एक्सप्रेस ट्रेन को प्रतिदिन किया जाए ।

गोरखधाम एक्सप्रेस में पेण्ट्रीकार की सुविधा दी जाए ।

सप्तक्रांति सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन की समय सारिणी का संशोधन करके दिल्ली से गोरखपुर प्रस्थान सायंकाल 5.00 बजे किया जाए और गोरखपुर से दिल्ली प्रस्थान सायंकाल 5.00 बजे किया जाए ।

रेलवे में सक्रिय माफिया और अपराधिक प्रवृत्ति के ठेकेदारों के खिलाफ कार्यवाही करके उन्हें ब्लैक लिस्टेड किया जाए ।

उपरोक्त मांगे व्यापक जनहित से जुड़ी हुई है । मुझे विश्वास है कि जिस सामाजिक प्रतिबद्धता और विश्वस्तरीय रेल सेवा देने का वादा माननीया रेल मंत्री ने किया है उस संदर्भ में इन प्रस्तावों पर भी सहानुभूति पूर्वक विचार करेगी जिससे उनके स्वयं के संकल्प की पूर्ति होगी । *

***श्री जितेन्द्र सिंह बुन्देला (खजुराहो):** मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने अपने भाषण में सामाजिक न्याय एवं भारत के पिछड़े हुए राज्यों में जहां रेलवे की सुविधा उपलब्ध नहीं है उस ओर ध्यान देने की बात कही है, किन्तु ममताजी के भाषण में जो ममता थी वह कार्यरूप में परिणत नहीं हुई है । माननीय मंत्री महोदया ने अपने भाषण के पैरा 4 में आपसे एक प्रश्न पूछने की इजाजत मांगी थी जिसके अन्तर्गत सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने पर विकास देखा जाए । अथवा परियोजनाओं को केवल आर्थिक

व्यवहारिकता पर तोला जाए । क्या विकास के लाभ केवल सुविधा सम्पन्न लोगों तक ही रखे जाएं अथवा दूर दराज के पिछड़े इलाके में रहने वाले अधिकांश गरीब जनता को वंचित रखा जावे । उक्त भावनाओं के आधार पर बजट पेश करने की इच्छा प्रकट की थी । किन्तु यह सत्य नहीं है । अन्य रेलवे मंत्रियों के समान देश को महत्व न देते हुए अपने चुने हुए राज्य एवं अपनी चुनाव क्षेत्र को इतना महत्व न दिया गया होता जितना कि बजट में नजर आ रहा है ।

देखने में आया है कि जिस प्रदेश का रेल मंत्री होता है अधिकांश बजट का हिस्सा उसी राज्य को एवं विकास योजना भी उसी राज्य को मिल जाती है । अध्यक्ष महोदया, समय आ गया है कि कम से कम रेल मंत्रियों के लिए एक आचारसंहिता की आवश्यकता है जिसके अन्तर्गत राज्यों को समान रूप से बजट मिल सके एवं ऐसे इलाके को जहां रेल की सबसे ज्यादा जरूरत हो उन इलाकों को बजट का हिस्सा मिले और विकास हो ।

मैं मध्य प्रदेश राज्य से चुनकर आया हूं । खुजराहो मेरा लोक सभा क्षेत्र है । विकास की दृष्टि में बुन्देलखंड की ऐसी संसदीय सीट है जिसमें विश्व प्रसिद्ध खुजराहों के मन्दिर हैं, खुजराहो के आस-पास कई धार्मिक पर्यटन स्थल एवं धार्मिक स्थल हैं, लेकिन रेल सुविधा के नाम पर सप्ताह में तीन दिन सम्पर्क क्रांति से लिंक करके रेल चलाई जा रही है । पर्यटकों को महोबा में दो घंटे इंतजार करने के बाद सम्पर्क क्रांति से जोड़ा जाता है । इससे पर्यटन प्रभावित हो रहा है ।

---

* Speech was laid on the Table

मैं जिस लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूं उसका एक महत्वपूर्ण हिस्सा पन्ना जिला है। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि इस पूरे जिले में कहीं भी रेलवे का एक स्टेशन नहीं है लोगों ने रेल को पिक्चरों और टी.वी. में देखा है वास्तव में विकास की आवश्यकता ऐसी जगहों को है ।

इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय से यह मांग करता हूं कि इस जिले के लिए ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन प्रस्तावित है जिसमें काम भी चल रहा है लेकिन ट्राइगर प्रोजेक्ट एवं नेशनल फॉरेस्ट की वजह से यह जिला रेलवे से नहीं जुड़ पा रहा है । अतः इसी योजना के अन्तर्गत पन्ना को सतना से सीधा जोड़ दिया जाए जिसमें किसी प्रकार की कोई रूकावट नहीं है और पूर्व से ही बजट निर्धारित है। पूर्व से ही डी0पी0आर0 स्वीकृत है । अतः यह मेरी प्रमुख मांग है । साथ ही मेरे कुछ अन्य प्रस्ताव है जिसे मैं चाहता हूं कि बजट में उन्हें शामिल किया जाए और इस पिछड़े हुए क्षेत्र को जैसा कि पैरा 4 में मंत्री महोदया ने अपनी भावना व्यक्त की है उसे पूरा करें और इन प्रस्तावों को शामिल करें ।

1. ललितपुर सिंगरौली लाइन में पन्ना को सतना से जोड़ने की प्राथमिकता दें ।

2. खजुराहो से जयपुर एक नई ट्रेन प्रारम्भ की जाए जिससे कि विदेशी पर्यटकों को खजुराहो देखने का सुलभ अवसर प्राप्त हो ।

3. खजुराहो संसदीय क्षेत्र में कटनी जिले में भोपाल से जबलपुर चलने वाली ओवर नाइट एक्स0 नं. 1471/1472 भोपाल से कटनी तक चलाई जाए /बढ़ाई जावे ।

4. तुलसी एक्स0 नं. 1071/1069 को प्रतिदिन चलाया जावे ।

5. मुम्बई जबलपुर गरीब रथ को कटनी तक बढ़ाया जाए क्योंकि कटनी डब्ल्यू0सी0आर0 जोन में सबसे बड़ा जंक्शन ।

6. जबलपुर से हजरत निजामुद्दीन 2192 कटनी से चलाई जावे ।

7. कटनी रेलवे स्टेशन पर ट्रेन धुलाई हेतु वाशिंग ऐप्रान बनाया जावे ।

8. रीवाचंल एकसप्रेस में वी0आई0पी0 सीट का कोटा कटनी से बढ़ाया जावे ।

9. रत्नागिरी एक्स0 नं.2165, गोदान एक्स0 नं.1958? लोकमान्य तिलक 1079 एवं सभी हॉलीडे स्पेशन ट्रेनों का कटनी जंक्शन स्टेशन पर स्टापेज किया जावे ।

*SHRI ADAGOORU H. VISHWANATH (MYSORE): I welcome the Rly Budget and I congratulate the Railway Minister Kumari Mamtaji and State Minister of Rly. Shri Muniyapaji and Shri E. Ahamadjee on the excellent Railway Budget.

The Rly. Budget reflects the whole India and all sections of the people of India. Many innovative and important plan and programmes for the benefit of the people were introduced. The best piece of the budget is providing an opportunity to the unorganized sectors labourers to travel up to 100 Km. Just paying 25 rupees per month. It is going to help many lakhs of labourers. Special concessions for the students, women, senior citizen and etc. is also very useful.

In the budget you have mentioned that Rly. has planned to acquire 18,000 wagons and coaches and for which the production units will be encouraged and strengthened. You have also mentioned that the Railway workshops to be reorganized on business lines and named some of the workshops in the country in the budget. I welcome the scheme.

BHEML, Mysore has got all the capacity and excellence to take up the production of Wagons and Coaches. I request the honourable Rly. Minister to entrust the Wagons and Coaches production task to BHEML, Mysore, so that encouraging the centrally sponsored public undertaking Company.

Mysore Rly. Workshop is a century old workshop started by the then Maharaja of Mysore giving job opportunities to several thousand local people. I urge upon the Rly. Minister to add the Mysore Rly. Workshop in the list of re-organisation of workshops on the business lines, and thus help the localities, who are specialized in Rly. works.

I also urge to complete the Mysore-Bangalore doubling work in a time bound manner providing sufficient funding and request to put the new Railway line from Mysore to Kushalnagar and Man guarding the unmanned Railway line crossing all along the Mysore-Hassan Railway route.

---

* Speech was laid on the Table.

I thank the Railway Minister for having include the Mysore city Railway Station in the international level modernization scheme to facilitate the National and International tourists and travelers.

श्री मिथिलेश कुमार (शाहजहांपुर): मैं रेल बजट पर माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं । मैंने देखा कि रेल बजट में माननीय रेल मंत्री द्वारा उ0प्र0 को जितनी सुविधा देनी चाहिए थी वह नहीं मिल पाई है । मैं अपने संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर , उ0प्र0 की ओर माननीय मंत्री जी का निम्नलिखित कार्यों की ओर विशेष रूप से ध्यान दिलाना चाहता हूं -

1. मैलानी से खुटार, पुवाँया, शाहजहांपुर , जलालाबाद होते हुए फर्रूखाबाद तक नई रेल लाइन बिछाने का कार्य ।

2. नई दिल्ली-लखनऊ समर स्पेशल शताब्दी एक्सप्रेस को जारी रखने तथा इसका ठहराव शाहजहांपुर करना ।

3. गाड़ी सं. 2229ए/2230ए का ठहराव शाहजहांपुर करना ।

4. गाड़ी सं. 4315/4316 को शाहजहांपुर से सुबह 4 बजे चलाना ।

5. शाहजहांपुर स्टेशन पर यात्री सुविधाएं बढ़ाने एवं प्लेटफार्म संख्या 2 पर पूर्ण रूप से टीन शैड का निर्माण कार्य ।

6. गोविंदगंज रेलवे फाटक 1989-90 से बंद कर दिया गया है जिसके कारण आवागमन में लोगों को काफी परेशानी हो रही है । जनहित में वह रेलवे क्रासिंग तुरन्त खोला जाए ।

7. गाड़ी सं. 2011/2012 गरीबरथ का ठहराव शाहजहांपुर करना ।

8. टाटानगर-अमृतसर (8103) का ठहराव शाहजहांपुर में किया जाए ।

9. शाहजहांपुर स्टेशन पर मालगोदाम की तरफ प्लेटफार्म नं.1 पहले से प्रस्थापित है, इस कार्य को प्रारम्भ किया जाए ।

10. हिमगिरी-जम्मूतवी-हावड़ा का ठहराव शाहजहांपुर में किया जाए ।

---

*Speech was laid on the Table

SHRIMATI PRIYA DUTT (MUMBAI NORTH-CENTRAL) : Thank you for giving me this opportunity to express thoughts on the Railway Budget presented by Hon'ble Minister Smt.Mamta Banerjee.

On the onset I would like to congratulate her for presentation of the Railway Budget − a Budget with a heart and a soul. Madam, the

emphasis social viability as much as economic viability is just right combination for growth.

What better way of inclusion then connecting the people to the other parts of the country, what better way to inculcate on them a sense of belonging and pride and nationalism than to bring them closer to mainstream than remain isolation.

What Hon'ble Minister rightly pointed out- "several lakhs of people are awaiting development the time has now come for them to receive their share in fruit of development.

Indian Railway is the vehicle to freedom and empowerment for many parts of our country that still remain underdeveloped.

Passenger service is the key and Hon'ble Minister has laid emphasis on passenger amenities, cleanliness, catering, safety and punctuality there is an urgent need to upgrade these basic services.

I would like to request our Hon'ble Minister to consider including medical facilities and emergency rooms on each station which comes under world class station or adarash station also including one kiosk for Self Help Group and one kiosk for the disabled in our multi functional complexes which will help empower women and persons with disabilities. There must be special emphasis on youth in allotting these kiosks. I also request to make these stations disable friendly as per disability.

---

* Speech was laid on the Table.

I commend the Hon'ble Minister for introducing Rs.25 season passes for poor to travel with dignity and also for concessional passes for students. Yuva trains introduced by the Minister would undoubtedly be a boon for the youth.

Hon'ble Minister has many a time mentioned development in railway land for various projects like housing, colleges, learning center etc.

I would like to mention here the situation we face in Mumbai. Most of the railway land have been encroached upon and poor persons and families have been settled there for more than 50 years. My request to the Hon'ble Minister is to please took at rehabilitation of these people before displacing so many people. Many people have received notices for eviction and railways have refused to take responsibility for rehabilitation.

If an understanding for cost sharing between state government and railway can be reached lakhs of displaced persons will get roof over their heads and could have a life of dignity and secure the future for their children.

I represent the city of Mumbai and lakhs of Mumbai city commuters. The railway is the life line of Mumbai and is one of the best system of transport, but over the years with the increase of population has put a stress on the system. There is an urgent need to decongest as you have undertaken to do in Kolkatta. Madam, this congestion is a major cause of rail accidents. Everyday there are cases of persons falling off the train due to heavy rush in the train. I urge you to look into the matter and if possible increase the number of racks. I urge you to look into the matter and if possible increase the number of racks in the EMUs. I would seek an appointment with you to discuss what further can be done. Relief for commuters of Mumbai is an urgent need.

We would like to increase the security for the women in our women's local and stations. Mumbai being a vibrant metropolis attracts people from all over the country. Our stations have many stories to tell. Run away children, young girls being brought to the city to be sold. Children brought to be used as child labour. My request to you to allocate vigilance team alogwith NGOs already working in this field so that these problems can be checked.

I take this opportunity to thank Hon'ble Minister to give us a railway budget in which we see hope and request her to very strictly look into implementation of the schemes in a time bound manner to ensure that the schemes reach to the people and make a difference in the lives of millions.

*__श्री शिवराज भैया (दमोह):__ लोक सभा में प्रस्तुत रेल बजट में समूचे मध्य प्रदेश की भारी उपेक्षा की गई है, जबकि मध्य प्रदेश में रेल सुविधायें बहुत कम हैं। मध्य प्रदेश के क्षेत्रफल के आधार पर रेल लाइनों को देखा जाये तो स्पÂÂष्ट हो जाता है कि मध्य प्रदेश में जितनी रेल लाईने होना चाहिए, उससे बहुत कम रेल सुविधा मध्य प्रदेश में है। प्रदेश की जनता को विश्वास था कि इस बजट में अतिरिक्त नई रेल लाइनों का विस्तार होगा, परंतु वह दिवास्वप्न ही साबित हुआ।

बुंदेलखंड क्षेत्र मध्य प्रदेश का सबसे पिछड़ा क्षेत्र है। इसमें मात्र एक रेलवे लाइन कटनी-बीना है, इस कारण इस क्षेत्र का विकास नहीं हो पाया है। बुंदेलखंड के अंतर्गत मेरे लोक सभा क्षेत्र दमोह में भारी मात्रा में खनिज भंडार है, राकफास्फेट, लोहा, ग्रेनाईट तथा उत्तम किस्म का हीरा उपलब्ध है, वर्तमान में मेरे क्षेत्र के वक्सवाला नगर के पास आस्ट्रेलिया की एक कम्पनी हीरा एवं सोना निकालने का कार्य कर रही है। लेकिन रेल लाइन न होने के कारण कोई भी उद्योगपति, उद्योग लगाने को तैयार नहीं है। पिछले वÂर्ष मध्य प्रदेश के मुख्यमंत्री माननीय शिवराज सिंह चौहान ने संभागीय मुख्यालय सागर में उद्योगपतियों को इन्वेस्टर्स मीट के माध्यम से आमंत्रित किया, परंतु रेल लाइन के अभाव में उद्योग नहीं लगाया गया।

मैंने 9 जून, 2009 को एक पत्र लिखकर माननीय रेल मंत्री महोदय से निवेदन भी किया है कि झांसी से नागपुर वाया टीकमगढ़, शाहगढ़, बंडा, मकरोनिया (सागर) रहली, देवरी, करेली नई रेल लाइन लगवाने की कृपा करें ताकि बुंदेलखंड एवं मेरे लोक सभा क्षेत्र का विकास हो सके। इस रेल लाइन से झांसी जं0 से नागपुर जं0 की दूरी 500 कि0मी0 कम होगी, साथ ही किराया एवं समय की भी बचत होगी। वर्तमान में झांसी जं0 से बीना, भोपाल, इटारसी होकर नागपुर जाना पड़ता है।

महोदया, इसके साथ ही विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल खजुराहो, जो अभी अभी रेल लाइन द्वारा महोबा से जोड़ा गया है इस महोबा खजुराहो रेल लाइन को हटा, दमोह, तेंदूखेडा पाटन होते हुए जबलपुर तक बढ़ा दी जाये ताकि खजुराहो आने वाले विदेशी पर्यटकों एवं गरीब जनता को जबलपुर से कटनी, सतना, मानकर, महोबा होते हुए खजुराहो नहीं जाना पड़ेगा और कम समय एवं किराया में खजुराहो पहुंच सकेंगे।

---

* Speech was laid on the Table

मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत पथरिया स्टेशन के पास लखरोनी फाटक पर ओवर ब्रिज एवं पथरिया फाटक के पास लोअर ब्रिज बनाया जाना बहुत आवश्यक है क्योंकि इस लाइन पर प्रत्येक 8-10 मिनट पर रेल निकलती है और दोनों फाटकों के बंद रहने पर आम आदमी को बहुत परेशानी होती है।

महोदया, मेरे क्षेत्र में पथरीया एक औद्योगिक नगर है यहां से लगभग 900 ग्रामों की जनता रेल में बैठकर यात्रा करती है, परंतु यहां से निकलने वाली 2121/2122 मध्य प्रदेश संपर्क क्रांती, 2181/2182 जबलपुर-जयपुर एक्सप्रेस, 1449 जबलपुर जम्मू तवी तथा 8507 विशाखापटनम-अमृतसर हीराकुंड एक्सप्रेस गाड़ियों का स्टाप न होने से आम जनता को परेशानी होती है। अतः उपरोक्त यात्री गाड़ियों के स्टापेज बनाया जाये। साथ ही 2181/2182 जबलपुर-जयपुर एक्स. को जयपुर से अजमेर शरीफ तक बढ़ा दिया जावे, जिससे जबलपुर, कटनी, दमोह, सागर के अल्पसंख्यक समाज के व्यक्तियों को नमाज अदा करने एवं इबादत के लिए मुसलिम समाज के भाईयों को अजमेर शरीफ जाने की सुविधा प्राप्त हो सके।

***श्री निशिकांत दुबे (गोड्डा):** आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं मैं जिस लोक सभा क्षेत्र से आता हूं वह गोड्डा क्षेत्र झारखंड में आता है । वह देश का तीसरा सबसे पिछड़ा क्षेत्र है । आजादी के इतने वर्षों बाद भी इस क्षेत्र के लोगों ने रेल नहीं देखी है । माननीया रेल मंत्री ने अपने बजट भाषण में इन बातों का जिक्र किया है कि रेलवे लाईन कर्मिशियल आधार पर नहीं समाजिक आधार पर बनेगी । पहली बार मुझे और मेरे क्षेत्र के लोगों को आशा की किरण दिखाई पड़ती है । चारों तरफ से वह इलाका सामरिक, सांस्कृतिक व पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण है । एक तरफ प्राचीन विक्रमशिला विश्वविद्यालय है जिसकी स्थापना छठी शताब्दी में बंगाल के राजा धर्मपाल ने की थी और दूसरी तरफ बाबा वैद्यनाथ का देवधर स्थित मन्दिर है, जो कि द्वादश ज्योर्तिलिंग मंदिर में से एक है जहां करोड़ों श्रद्वालु प्रतिवर्ष आते है । बीच में मद्राचंल पर्वत है जिससे सुरों और असुरों ने समुद्र मंथन किया था और उससे अमृत और लक्ष्मी प्राप्त हुई । देवधर और मधुपुर श्री रविन्द्रनाथ टैगोर को भी प्रिय थे और आजादी की लड़ाई में उन्होंने महात्मा गांधी को देवधर में अपना केन्द्र बनाने को कहा था । 1860 में जो पहली रेल लाइन ईस्ट इंडिया कम्पनी ने बनाई थी । वह भी इस जिले के बार्डर पर है । बंगलादेश की सीमा इस जिले को जोड़ती है, इसलिए इसका सामरिक महत्व भी है ।

आपके रेल मंत्री बनने के बाद मैंने एक पत्र के माध्यम से प्राचीन विक्रमशिला से देवधर तक वाया गोड्डा जिला मुख्यालय होकर रेल लाईन बिछाने की मांग की थी । आशा करता हूं कि माननीया रेल मंत्री अपने जवाब में इसको शामिल करेगी । इस रेल लाईन के बन जाने से पर्यटक जो देवधर या तारापीठ मंदिर आते हैं वो सांस्कृतिक महत्व के केन्द्रों जैसे विक्रमशिला व मन्दार के भी दर्शन कर सकेंगे । आजादी के इतने वर्षों के बाद दलितों और आदिवासियों को रेल देखने का अवसर मिलेगा ।

इसके पक्ष में मेरे दो साथी सांसद भागलपुर के श्री शहनवाज जी और बांका के श्री दिग्विजय सिंह जी भी सहमत हैं और उनके क्षेत्र को भी पर्यटन की दृष्टि से मौका मिलेगा । बहुउद्देशीय रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा माननीया रेल मंत्री ने की है । उसमें जसीडीह भी शमिल है तकरीबन करोड़ों लोगों के वहां आने-जाने का मुख्य केन्द्र है । इस क्षेत्र में देवधर मंदिर होने के कारण तथा स्वामी निरंजना योग केन्द्र होने के कारण विदेशी पर्यटक की बढ़ी संख्या में आते हैं । अध्यक्ष महोदया आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री

---

*Speech was laid on the Table.

से आग्रह है कि विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन की श्रेणी में इसको शामिल किया जाए । जिससे पूरी दुनिया में देश की छवि निखरे ।

माननीया रेल मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में झाझा और पटना के बीच एक रेल चलाने की घोषणा की है । झाझा जसीडीह की दूरी मात्र आधा घंटा की है अतः रेल मंत्री से आग्रह कि इस रेल को जसीडीह से ही चलायें ।

यह क्षेत्र इतना बड़ा होने के बावजूद भी रेल के अलावा कोई दूसरा और साधन देवधर और संथाल परगना जाने के लिए नहीं है अतः सप्ताह में एक दिन चलने वाली जसीडीह प्रति सप्ताह जाए । कलकत्ता और पटना एयरपोर्ट नजदीक होने के कारण एक शताब्दी सुबह और शाम वाया जसीडीह चलाई जाए ।

अन्त में मैं रेल मंत्री को अपने क्षेत्र की जनता की ओर से धन्यवाद देता हूं । क्योंकि उन्होंने जसीडीह रेलवे स्टेशन पर पीने के पानी के लिए बजट आबंटित किया है । वह प्रोजेक्ट समय से पूरा हो जाए, इसके लिए उनसे आग्रह है । आपने अपना बहुमूल्य समय दिया है इसके लिए धन्यवाद ।

श्री माणिकराव होडल्या गावित (नन्दुरबार) : सभापति महोदया, मुझे आपने रेलवे बजट पर बोलने की अनुमति दी, इसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूं। 3 जुलाई, 2009 को कुमारी ममता बनर्जी, माननीय रेल मंत्री महोदया ने वर्ष 2009-10 का रेल बजट सदन में प्रस्तुत किया। मैं इस बजट का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं पहले तो कुमारी ममता बनर्जी का धन्यवाद करना चाहता हूं, क्योंकि उन्होंने हमारे प्रधान मंत्री, डॉ. मनमोहन सिंह, जो देश के सर्वान्गीण विकास में पूरी रुचि रखते हैं और अपनी बुद्धिमत्ता का पूर्ण उपयोग कर के, देश के हर विभाग का विकास करना चाहते हैं, उनके मार्गदर्शन में यह रेल बजट सभी भारतवासियों के सामने प्रस्तुत किया है। इस रेल बजट को हमारे वित्त मंत्री, माननीय प्रणब मुखर्जी साहब का मार्गदर्शन भी मिला है। यू.पी.ए. की अध्यक्षा, श्रीमती सोनिया गांधी जी का भी पूरा सहयोग इस बजट को बनाने में रेल मंत्री महोदया को मिला है। इसलिए यह रेल बजट आम आदमी और महिलाओं को भी न्याय देने वाला बजट है। यह भी बताते हुए हर्ष हो रहा है कि महिलाओं के लिए मुम्बई उपनगरीय रेलों की भांति ही दिल्ली, कोलकाता और चेन्नई

उपनगरों में केवल महिलाओं के लिए ई.एम.यू. गाड़ियां चलाने की घोषणा की है। इस घोषणा पर कार्यान्वयन करना बहुत जरूरी है। महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए रेल महिला सुरक्षा दस्ते दिए जाने की भी घोषणा की गई है, लेकिन इस पर भी कार्यान्वयन होना आवश्यक है।

[RPM15] रेल भर्ती नीति और रेल भर्ती बोर्ड की शीघ्र ही समीक्षा की जाएगी, यह एक अच्छा कदम उठाया गया है। अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति की रिक्तियों के बैकलॉग को पूरा करने के लिए विशेष भर्ती अभियान चलाया जायेगा। यह भी अच्छा निर्णय है, लेकिन इसकी प्रक्रिया कितने दिन, महीने और कितने सालों में पूरी की जाएगी, यह बताना जरूरी है, मुझे ऐसा लगता है। ये मुझे जरूर अवगत कराएंगी, मैं यह भी मांग करता हूं। रेलवे की भर्ती में अल्पसंख्यकों, महिलाओं और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग के लोगों को भी शामिल किया जायेगा। शारीरिक विकलांगों के कोटे की रिक्तियां भरने के लिए भी विशेष भर्ती अभियान चलाया जायेगा। इसकी समय सीमा बताना जरूरी है।

ऐसी कई योजनाएं और कई नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा सुश्री ममता बनर्जी, रेल मंत्री ने की है। जहां-जहां पर नई लाइनों की मांग है, दूसरी लाइन की मांग है, यात्रियों की भीड़-भाड़ देखते हुए ये नई लाइनें और दोहरीकरण की लाइनें बनाना, मंजूरी देना बहुत जरूरी है, ऐसा मैं मानता हूं। लेकिन इसका कार्यान्वयन भी होता है या नहीं, यह देखना बहुत ही जरूरी है। बजट भाषण के पेज नं. 37 पर पैरा नं. 92 में मंत्री महोदय ने बताया है:

"महोदया, रेलवे द्वारा परियोजना के निष्पादन और कार्यान्वयन में काफी विलम्ब होता है। बजट में दर्शाए गए सभी उपायों तथा शुरू की गई परियोजनाओं को निर्धारित लक्ष्य तिथि में पूरा करने के लिए निगरानी की जाएगी। मेरा परियोजना मोनिटरिंग कमेटी का गठन करके परियोजना मोनिटरिंग तंत्र का विकास करने का प्रस्ताव है, ताकि समय सीमा का ध्यान रखा जाए तथा परियोजना को पूरा करने में कमी न रहे। इन परिस्थितियों में, दोषपूर्ण नियोजन और अधिक समयावधि की वजह से लागत से जुड़ी भारी बचत हासिल करने की आशा रखती हूं।" यह बताया है, इसलिए ममता जी को धन्यवाद।

इसके बाद यह जो आपने मुद्दा रखा है, इसकी तरफ आप पूरा ध्यान देंगी, इसके लिए मेरे मन में कोई संदेह नहीं है। लेकिन मेरा यह अनुभव रहा है कि पश्चिमी रेलवे उदना-जलगांव विद्युतीकरण सहित दोहरीकरण 306.93 किलोमीटर को दिनांक 26.02.2008 को यानि 2008-09 के रेल बजट में 714 करोड़ रुपये की धनराशि का प्रोवीजन किया गया था और 70 करोड़ रुपये की धनराशि 2008-09 के बजट में दी गई थी। करीब 15 महीने बीत जाने के बाद भी वह धनराशि खर्च नहीं हुई। अभी 2009-2010 के बजट में इसके लिए सिर्फ 14 करोड़ रुपये का बजट प्रोवीजन किया गया है। भारत सरकार ने उदना-जलगांव रेलवे लाइन के दोहरीकरण और विद्युतीकरण के लिए धनराशि देने के बाद रेलवे बोर्ड और रेलवे प्रशासन की अकार्यक्षमता की वजह से यह धनराशि खर्च नहीं हुई। इसमें उनका कोई भी नुकसान नहीं हुआ, आम आदमी का नुकसान हुआ है।[R16]

ऊधना-जलगांव के बारे में कहना चाहूंगा कि यहां 306 किलोमीटर पर रहने वाली आम जनता के विकास में रूकावट आयी है। नवसारी, सूरत, बारदोली, नंदुरबार, धुले, रावदे, जलगांव, ये छः लोकसभा के क्षेत्र इस लाइन पर आते हैं। वहां एक इंच जमीन भी खरीदने की जरूरत नहीं है। सारी जमीन रेलवे की है। आम-आदमी का विकास रूकवाने वाले संबंधित अधिकारियों पर कार्रवाई करने की मांग मैंने की तो इसे गलत नहीं माना जाना चाहिए।

महोदया, मैं रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी जी से विनती करूंगा कि उन्होंने सिर्फ 14 करोड़ रूपए की राशि वर्ष 2008-09 के बजट में दी है, जबकि वहां 70 करोड़ रूपए से ज्यादा धनराशि की आवश्यकता है, इसे बढ़ाया जाना चाहिए। मैं 306 किलोमीटर पर रहने वाली आम-जनता की ओर से मांग करता हूं।

महोदया, रेल हमारे देश की राष्ट्रीय संपत्ति है। इसका रख-रखाव करना हर भारतवासी का कर्तव्य है, यह बताना भी मैं जरूरी समझता हूं। मैं मध्य रेलवे के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। मध्य रेलवे में मनमाड-इंदौर वाया मालेगांव, धुले, नरढाणा, शिरपुर, शेदवागांव, 305 किलोमीटर, रेलवे लाइन का सर्वे हो चुका है, जिस पर 7 लाख रूपए की धनराशि खर्च हुयी है। इस रेलवे लाइन की मंजूरी के लिए महाराष्ट्र सरकार ने 50 प्रतिशत की भागीदारी रेलवे को लिखित रूप में दी है। उसने वर्ष 2008-09 में 25 करोड़ रूपए की धनराशि रेलवे को दी है और वर्ष 2009-10 के लिए 196 करोड़ रूपए की धनराशि मंजूर की है। लेकिन इस रेलवे परियोजना का रेल बजट (मध्य रेलवे) में कहीं भी उल्लेख नहीं है।

महाराष्ट्र के अखबारों ने इस परियोजना को बजट में समाविष्ट कराने के लिए कहा, लेकिन मंत्री महोदया भूल तो नहीं गयीं, ऐसा लिखा है। जहां तक मुझे मालूम है, इस परियोजना का प्रस्ताव प्लानिंग कमीशन के पास जाना था, वह प्रस्ताव रेलवे ने भेजा या नहीं, यह भी देखना होगा। अगर प्रस्ताव प्लानिंग कमीशन में भेजा होगा, तो इसको मंजूरी मिलेगी या नहीं, यह भी देखना होगा। धुलिया लोकसभा के पूर्व सांसद श्री बापू हरी चौरे ने वर्ष 2008-09 के रेलवे बजट पर विस्तार से अपने विचार रखे और मैं भी रेल मंत्री महोदया से यह विनती

करूंगा। इसकी विपक्ष की ओर से भी मांग हुयी है। जो नयी रेल लाइन है, उसमें महाराष्ट्र सरकार 50 प्रतिशत भागीदारी की राशि देने के लिए तैयार है, इसलिए इस योजना को मंजूरी दी जाए। महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यही नम्र निवेदन करता हूं।

सभापति महोदया : आपने इंदौर-मनमाड रेल लाइन की बात कही है, इसलिए आपको बोलने का पूरा अवसर दिया। मुझे टोकते हुए बहुत दुख होता है, लेकिन बहुत लंबी लिस्ट है, बहुत से माननीय सदस्य यहां बोलने वाले हैं। अगर हम स्पीच ले करें तो भी बात मंत्री जी तक पहुंच जाएगी। इसलिए थोड़ा कोआपरेट करें जिससे मुझे बार-बार आपके भाषण के बीच में आपको टोकना न पड़े।

***श्री भीष्म उर्फ कुशल तिवारी शंकर (संत कबीर नगर)**ः आपके द्वारा माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान जनपद संत कबीर नगर जो कि मेरा संसदीय क्षेत्र भी है, का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं ।

महान सूफी संत एवं प्रख्यात कवि संत कबीर दास जी का निर्माण स्थली मगहर जो जनपद संत कबीर नगर के अंतर्गत आता है । जिसका जिला मुख्यालय खलीलाबाद है । महोदया, इस जनपद में गरीब किसानों की संख्या ज्यादा है । जिनका मुख्य रोजगार कृषि है । सरकार इन गरीब किसानों को खाद-बीज उपलब्ध कराती है । परंतु खलीलाबाद में रेलवे का रैक प्वाइन्ट गोदाम नहीं होने के कारण जनपद संत कबीर नगर के लिए खाद-बीज गोरखपुर तथा बस्ती रेलवे रैक प्वाइन्ट गोदाम में रखा जाता है । दूसरे जनपद से खाद-बीज लेकर संत कबीर नगर के किसानों को सरकार द्वारा वितरित किया जाता है । जिसमें काफी समय लग जाता है । समय पर खाद-बीज नहीं मिलने के कारण जनपद के किसानों को काफी परेशानी उठाना पड़ता है तथा फसल की बुआइ में देरी हो जाती है । जिसके कारण उपज में काफी गिरावट आती है ।

चूंकि मा0 रेल मंत्री जी गरीब किसानों के हक के लिए काफी संघर्ष किया है और गरीब किसानों के हमदर्द की तरह जानी जाती है ।

अतः आपके द्वारा मा0 रेल मंत्री जी से आग्रह है कि जिला मुख्यालय खलीलाबाद में एक रेलवे का रैक प्वाइन्ट गोदाम के साथ स्थापित/स्वीकृत करने का कष्ट प्रदान करें । मैं तथा इस जनपद के गरीब किसान मा0 रेल मंत्री जी का सदैव ऋणी रहेंगे ।

महोदया जी, बरौनी, मुजफ्फरपुर, गोरखपुर, खलीलाबाद, लखनऊ रूट से रेलवे को काफी वित्तीय लाभ है । परंतु दुःख के साथ ये कहना पड़ता है कि इस रूट पर एक भी राजधानी/शताब्दी गाड़ियाँ नहीं चलती है । गोरखपुर एन.ई. रेलवे का मुख्यालय भी है । परंतु इको राजधानी एक्सप्रेस से नहीं जोड़ा जा सका है । इस रूट पर संत कबीर का निर्वाण स्थली तथा भगवान बुद्ध का

---

* Speech was laid on the Table.

जन्मस्थली भी है । जिसको देखने के लिए देश विदेश से पर्यटक भी आते हैं । जिनको राजधानी/शताब्दी ट्रेनें नहीं होने के कारण काफी असुविधा महसूस होती है ।

आपके द्वारा मा0 रेल मंत्री जी से आग्रह है कि उपरोक्त रेलवे रूट पर एक राजधानी/शताब्दी एक्सप्रेस जल्दी से जल्दी शुरू करने की कृपा प्रदान करें ।

खलीलाबाद जो संत कबीर नगर का जिला मख्यालय है तथा यहाँ से लोग जम्मतवी तथा देश के अनेक हिस्से में रेल

द्वारा यात्रा करते हैं, परंतु जम्मूतवी एक्सप्रेस यहाँ नहीं रुकती है ।

अतः आपके माध्यम से मा0 रेल मंत्री जी से आग्रह है कि जम्मूतवी एक्सप्रेस का स्टॉपेज खलीलाबाद भी देने का कष्ट करें ।

संत कबीर एवं भगवान बुद्ध का क्रमशः निर्माणस्थली एवं जन्मस्थली है । अतः रेल मंत्री जी से आग्रह है कि एक-एक एक्सप्रेस ट्रेन जिसका नाम क्रमशः मगहर एक्सप्रेस लुम्बनी एक्सप्रेस इसी रेल बजट में शामिल कर शुरू किया जाए। जिससे इन दो सुफी संत कबीर तथा भगवान बुद्ध के विचारों को जन-मन तक पहुंचाया जाए ।

मैं आपके माध्यम से मा0 रेल मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकृष्ट करना चाहता हूं कि बहुत पहले खलीलाबाद से उतरौला होते हुए बलराम तक के लिए नए रेल रूट का सर्वे बहुत पहले हुआ था । परंतु इस पर आ तक इस प्रोजेक्ट पर काम शुरू नहीं हुआ है ।

इस रूट के क्षेत्र में बनकरों तथा बर्तन उद्योग से जुड़े कारीगरों की काफी संख्या है । उचित रेल यातायात की सुविधा नहीं होने के कारण इनको कच्चे माल तथा तैयार माल ले जाने ले आने में काफी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है । अतः मा0 रेलमंत्री जी से आग्रह है कि यथाशीघ्र इस नये रूट का शुभारंभ करने की कृपा करे । जिससे इस क्षेत्रके गरीब जनता को लाभ मिल सके ।

चूंकि संत कबीर नगर भौगोलिक तथा ऐतिहासिक दृष्टिकोण से काफी महत्वपूर्ण है तथा इस क्षेत्र में एक भी मेडिकल कॉलेज अस्पताल नहीं है चूंकि मा0 रेलमंत्री जी ने अपने रेलवे बजट में कुछ मेडिकल कॉलेज अस्पताल खोलने की बात रखी है । यह एक अच्छा कदम है रेल मंत्री जी का ।

अतः रेल मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि महान सूफी संत कबीर दास जी की निर्माण स्थली क्षेत्र में एक रेलवे का मेडिकल कॉलेज अस्पताल बनवाने का कष्ट करें जिससे कि यह क्षेत्र बाकी विकास क्षेत्रों के साथ कदम मिल कर चल सके ।

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Madam Chairman, thank you for calling me. At the very outset, I must thank the hon. Railway Minister who has distinguished herself by presenting this Railway Budget. This Railway Budget is distinguished for two reasons. First, she has given the West Bengal its due importance. Secondly, it is an exception in the sense that she has declared that she would bring out a White Paper on the performance of the Railway Ministry over the last five years.[KMR17]

It is very interesting to see that the Railway Minister of the UPA Government of the 15th Lok Sabha is going to bring out the While Paper of the Railway Minister of the UPA Government of the 14th Lok Sabha. I think, she will bring out the White Paper as soon as possible without any delay. Already enough curiosity and apprehension have been generated not only in the minds of the Members of this august House but also of the people of our country at large.

Madam, now, I come to West Bengal. The Railway Minister has already declared to upgrade some railway stations and she is willing to give them `world status'. Out of 15, we already have 5 in West Bengal, 4 in Kolkata and one in New Jalpaiguri. I think, she should include Kharagpur. It is not understandable to me as to why she ignored Kharagpur. Infrastructure at Kharagpur is very much known to her. Huge land is there; infrastructure is there. Lifts and escalators are going to be installed. A hospital is there. I am thankful to her that she is going to set up a medical college there but at the same time, I would request her to think over it so that Kharagpur is given the world status.

So far as other stations are concerned, I would say that she had named many stations. Out of 375, more than 150 stations are from West Bengal. But she has forgotten the name of Kharagpur, the name of Madpur, Samchar, Balichar. She has named Narayan Murail Pakhudia, but not Belda, not Dantan, not Narayangarh, not Kolaikunda, even the Hijli, a station near IIT. It is not understandable to me as to how she has forgotten these stations. I think, all the stations should be taken as model stations, which she knows very much. So, I would request her to look into this.

Now, I come to new stations. There is an IIT − now it is recognised and acknowledged as the highest technological institution of our country. The nearby station is Hijli. On the foundation day of this IIT, some stalwarts, right from Abul Kalam Azad, travelled to Kharagpur and got down at Hijli. In the coming year, we are going to observe the platinum jubilee of IIT. So, there is a proposal to introduce a new train, express train, technology express from Hijli to Howrah. I think, the hon. Minister would think over it.

Then, I come to extension of trains. There is a train from Asansol to Howrah but recently it has been terminated at Kharagpur. My proposal is, please extend it to Digha instead of Haldia. It has already been terminated at Kharagpur. About new stations, I would say that it is a very good proposal. I do not know as to how it would be implemented. No survey work has been done from Salvani to Lalgarh and Belpahadi. Whatever it may be, I welcome it. In that sense, I would request and demand the hon. Minister for having a station at Bhadu Tola, which is very nearer to Lalgarh. It is the nearest railway line is Bhadu Tola. She knows it. This is my proposal for having a new station at Bhadu Tola.

I thank the Minister for the proposal to take over the Burn Standard, Braithwaite, Basumati Printing Press. But she knows that Inner Printing Press at Kharagpur is in a very bad shape. Recently, a Circular has been issued by the Railway Ministry to stop it. [s18]

But it is historically very important − Railway Printing Press, Kharagpur. It should be upgraded and modernization should be made in that. Yesterday, she told that she is against outsourcing. But outsourcing is going on in Kharagpur Railway Workshop. Please look into it so that outsourcing is stopped.

Now, I am coming to another very point, about doubling.

MADAM CHAIRMAN : Now, you may have to start concluding.

SHRI PRABODH PANDA : It is not a long route, but a short one. It is from Midnapur to Kharagpur via Girimaidan. Several times, I requested former Railway Minister Shri Nitish Kumar, but it was ignored. Several times, I made a request to the former Railway Minister Shri Lalu Prasad, but it was ignored. I would request the present Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee to look into it so that this short route from Midnapur to Kharagpur via Girimaidan is completed; it is not even 15 kms. But it is creating problems for traffic passage. This is to be taken note of.

Another point is this.

MADAM CHAIRMAN: Now, within a minute, you may have to conclude.

SHRI PRABODH PANDA : Please give me two minutes.

She said that she is going to take innovative measures. I would request her to take one innovative measure here. It is very important. She is exceptional in many cases. In this case, I wouldrequest her to be exceptional. She knows Kharagpur. In Kharagpur, on the railway lands, more than 50,000 people are staying, right from the inception of Kharagpur Junction, not just now. Time and again, the Railway Authorities, the DRM is issuing notice for eviction. I know very much that the Railway Minister herself is against eviction. So, she may take some innovative measures for the rehabilitation of the people particularly those who are staying in railway lands for decades together. Something should be done for them.

Another problem is with regard to contractual workers who are working in the railway sectors. Thousands and thousands of railway contractual workers used to travel by trains having no railway passes; there is no concession given to them. Please allow them to travel in the railways at concessional rate so that they can work in the railways.

There are many other problems.

MADAM CHAIRMAN: Now, you may please conclude. You do not have time. I cannot help it.

SHRI PRABODH PANDA : The last point is this. I will request the Minister not to consider PPP as the panacea for development of railway sector. PPP is not the only panacea. If she takes this route for development, it will create harm; it will create reverse effect for our country. This is my request. I think, the Minister will think it over.

There are other points with regard to extension of trains, with regard to stoppages, with regard to ROBs, and others. I have already written a letter to the hon. Minister. I will again write a letter to the Minister. I think, she will ponder over it.

With these words, I conclude.

MADAM CHAIRMAN: Shri Sanjay Singh Chauhan. You have only three minutes. I cannot help it. आप कृपया थोड़ा ध्यान रखिये।

श्री संजय सिंह चौहान (बिजनौर): सभापति महोदय, यह मेरी पहला स्पीच है और इसके लिए मुझे काफी दिनों से इंतजार था।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : ठीक है, मैं आपको पांच मिनट बोलने का समय देती हूं।

श्री संजय सिंह चौहान : मैडम, मैं जिस चीज को ले डाउन करूंगा, उसे नहीं बोलूंगा चाहे वह

रूट्स के बारे में हो या नई ट्रेन्स के बारे में हो। हमारी माननीय रेल मंत्री जी ने अपनी बजट स्पीच की शुरुआत आर्थिक व्यावहारिकता या सामाजिक दृष्टिकोण से की थी, इसलिए मैं आपके माध्यम से उनका ध्यान सिर्फ इस ओर दिलाना चाहता हूं।[MSOffice19]

वैसे भी माननीय रेल मंत्री जी व्यवस्था के खिलाफ लड़ने वाली नेता के रूप में देश में मशहूर हैं और हम भी राजनीति की शुरूआत से ही उन्हें एडमायर करके चलते हैं। मैं समझता हूं कि उन्हें इसमें एक दिक्कत पेश आई होगी क्योंकि रेल बजट पेश करने के लिए समय बहुत कम था। उनसे मेरा निवेदन यह है कि अब मैं जो बातें आपके सामने रखूंगा, उसे ध्यानपूर्वक देखें। मैं सामाजिक दृष्टिकोण के हिसाब से सिर्फ यह कहना चाहता हूं कि मैं पश्चिमी उत्तर प्रदेश से आता हूं। यह दिल्ली से जुड़ा हुआ इलाका है, लेकिन दुख इस बात का है कि हमारे देश को अंग्रेजों से आजाद कराने के लिए बुजुर्गों ने लड़ाई लड़ी थी। जब हम अपने क्षेत्र में बुजुर्गों से मिलने के लिए या वोट मांगने जाते हैं, तो हमारे वे बुजुर्ग कहते हैं कि जैसा अंग्रेजों का राज था, हम हिन्दुस्तानी वैसा राज नहीं दे पाए। दुख इस बात का है कि जब से देश आजाद हुआ एक भी नई रेल लाइन पूरे पश्चिमी उत्तर प्रदेश में नहीं बनी है। हमारे ऊपर जनसंख्या का दबाव लगातार बढ़ता जा रहा है। कम से कम सात-आठ जिलों - मेरठ, बागपत, बिजनौर, मुजफ्फरनगर, सहारनपुर, जिससे हमारा पूरा उत्तरांचल जुड़ा हुआ है, देहरादून, गढ़वाल और गाजियाबाद, किसी की भी आबादी 50 लाख से कम नहीं है। लगातार आबादी का दबाव बढ़ रहा है, इस क्षेत्र में जनसंख्या कंसॉलिडेट हो रही है। दिल्ली और पूरे एनसीआर क्षेत्र में तकरीबन 10 करोड़ लोग इस समय रहते हैं, लेकिन वहां के लिए एक भी नई रेलवे नहीं बनी है। हरिद्वार जैसी जगह जहां केदारनाथ, बद्रीनाथ आदि तीर्थों के लिए रास्ता जाता है, रोज तकरीबन एक लाख यात्री यहां से

गुजरते हैं। वहां पर सिर्फ सड़क मार्ग है, जिस पर प्रतिवर्ष दिल्ली से हरिद्वार के बीच सड़क दुर्घटनाओं में लगभग 3,500 लोग मारे जाते हैं। रेल लाइन के दोहरीकरण के लिए अनेक बार सर्वे हो चुके हैं। मेरा निवेदन है कि हमारी सोच बदलनी चाहिए। आज लोग अंग्रेजी राज को अच्छा कहने लगे हैं, हमारी दूरगामी सोच नहीं होती है। जो काम हमें दिल्ली में 20 साल पहले मेट्रो बनाकर कर लेना चाहिए था। इसलिए आज हम जो बड़े शहर हैं, आगरा, लखनऊ, अहमदाबाद या अन्य बड़े शहर हैं, उनके बारे में विचार करना शुरू कर दें। यदि हम आज विचार करना शुरू करेंगे तो 20 साल बाद जाकर उसे बना पाएंगे। अंग्रेजों ने दिल्ली में आने के लिए लाल पुल बनाया था, जो 50 साल पहले एक्सपायर हो चुका है, लेकिन उसकी क्वालिटी आज भी ज्यों की त्यों है। अंग्रेजों ने कनॉट प्लेस बनाया था, जहां आज भी सबसे कम जाम लगता है। ऐसा क्यों है?

माननीय रेल मंत्री जी से मुझे बहुत उम्मीद है, मैंने बहुत सी समस्याएं लिखित में आपके सामने रखी हैं, मैं आशा करता हूं कि वह उन पर विचार करेंगी। समय पहले भी बहुत कम था, दोबारा मैं उनसे व्यक्तिगत रूप से मिलूंगा। मुझे पूरी आशा है कि वह उस अन्याय के खिलाफ हमारे पश्चिमी उत्तर प्रदेश को न्याय दिलाएंगी और दूरगामी योजनाओं के लिए मैं उनसे निवेदन करता हूं। हमारे देश में न जाने कितने स्विटजरलैण्ड हैं। आप में से बहुत लोग स्विटजरलैण्ड गए होंगे। रेल की वजह से स्विटजरलैण्ड आज स्विटजरलैण्ड है। उत्तरांचल, कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, अगर सभी में हम रेल की एक परियोजना बनाएं तो पर्यटन के क्षेत्र में भारत भी विश्व मानचित्र पर आ सकता है।

*1. Second Entry in West Side : Work amounting Rs.2 crore was sanctioned but the progress is very slow. This need expeditious completion because residing in 30-40 colonies in nearby area including the tourists/pilgrimage will be benefited by this work. Extra provision of budget may be made.

2. Conversion work of Mathura Junction - Achhnera which is a sanctioned work, not being taken up by Railway, should be started soon. This line is closed for about last six months but conversion of this meter gauge into broad gauge is not going on. This line is used by huge mass coming everyday from various villages located on this line, to Mathura for earning their livelihood. Majority of the users is farmers and people living below poverty line. People will appreciate this work.

3. Construction of pulia for passage of water of Chandrapuri Colony including other colonies attached to this area : Chandrapuri vicinity where about 20 other colonies live. Indrapouri, Shivpuri, Chanakyapur, Natwarnagar, Preetivihar, Indraprastha Enclave, Hanuman Nagar etc. are located. There is a serious problem of water blockage due to existing meter gauge line Mathura Junction to Achhnera which is under Gauge conversion. One drainage has been sanctioned by Municipality to drag the water of these colonies to the main drainage but there is a need of construction of (01 or 02) pulia at Chandrapuri Colony to pass the water through railway administration or the political party who accomplish this work.

4. New Rly Lines : Survey for one new line between Mathura to Aligarh via Raya (60 Kms), Mant, Nanahyhil, Baja was carried out by raiway 2-3 years back but the work has not been sanctioned. This work is very

s part of the Speech was laid on the Table.

important for atleast 50-60 villages and for the development of farming oriented area.

Mathura is a religious place which is famous for Birth place of Lord Krishna. There are some other places which are connected with various activities of Lord Krishna. Lacs of people visit these places every month from all parts of India. Goverdhan is one of these places. A new line connecting Goverdhan with Kosi Sonhk and Jajanpatti (already one station of WCR) is demanded between Jalanpatti to Kosi (65 Kms) via Sonkh and Goverdhan.

Balram was elder brother of Lord Krishna. A famous temple of Lord Balram is located at Baldeo, other religious places. Ashrams and tourist places like Gokul, Mahavan, Gurusharananad Ashram etc. are located enroute Mathura to Sadabad but there is no Railway connectivity. For betterment and overall development of this entire area benefiting about (50-60 villages) a new Railway Line between Mathura Junction to Sadabad via Baldeo is demanded for overall progress of entire Mathura District.

New Train: Thousands of people are coming from Hawrah to Vrindavan. Vrindavan has been a place of tourist for Bengalies. Rights from Ramkrishna Paramhans and Uriya Bawa, there have been many religious personalities/saints who had opted Vrindavan for their divine bhakti. Even today, the same attachment exists in the hearts of Bengalies towards braji especially for Vrindavan. There are lot of Ashrams like Nimbarkacharya who attract tourist from Bengal. For all these devotees demand for a suitable train between Mathura junction to Howrah is justified.

(i) There is a place near Goverdhan known as Radhakund where thousands of Bengalies' widows and other saints live who have to go Kolkata every month.

(ii) New Trains Between Mathura Junction to Dwarka : Considering religious importance of both the places this train is justified for persons of Gujarat, UP, Delhi, etc.

(iii) Fast train connecting AGRA to DELHI via Mathura Junction : There are thousands of daily passengers coming to NDLS for their jobs (Govt. as well as pvt. Including businessmen). One suitable fast train reaching NDLS around 9.30 hrs. Present intercity express between Agra to Delhi is not adequate, journey is trouble some and reaching destination late everyday. Some improved, faster and with less stoppage train is suggested to enable people to make to and for journey everyday. This will be a boon to all daily passengers.

STOPPAGE OF TRAINS :

(i) Stoppage of Habibganj (Shah-e-Bhopal) Express, Tamil Nadu express and Rajdhani Trains (for Mumbai, Chennai, Bengaluru) at Mathura Junction.

(ii) Stoppage of some express trains at Vrindhavan Road, Kosi Mandi Station of Agra.

Development of Bhuteshwar as full fledged stations like Raja Ki Mandi station of Agra.

Need of a Budget Hotel at Mathura Junction : One survey was carried out at Mathura Junction to construct a Budget Hotel for tourists coming everyday from all parts of India. It is learnt that ample land is available both sides where the Budget Hotel can be constructed. It will be a popular idea and much awaited public demand.

One DMU repair workshop set up at Agra having congested area and have WDS-4 workshop be shifted to old existing RE Mathura Junction building & abundant land can be utilized for this purpose having C&W repair workshop at Baad.

Mathura is in the list of stations to be developed as World Class station. This should be implemented as early as possible. Mathura station be implemented as early as possible. Mathura station be renovated with religious look of the face expressing the BRAJ feeling to a devotee coming to Mathura.

Mathura Cantt station should also be a part of Agra Division of N.C. Rly. (One city one Railway) to abolish dual administrations.

ROB at 2-3 points is essential:

a) between Mathura Junction to Mathura Cantt. Station (near fish market)

b) Near Dholipyau

c) Near Petrol Depot, Chandrapur Colony level crossing/Rly. Gate. Considering the high TVU.

Electrification of Mathura Junction-Alwar section is also one of the important justified demands of passengers. Hence, it be taken up early.

Provision of FOB on all station Mathura Junction to Alwar stations. At present there is no FOB on any of these stations.

Beautification of Vrindavan station and provision of Budget Hotel at station (Ample space is available) is great justified.

Increasing quota at in various trains passing through Mathura important and rush of passengers of station.

I will like to bring to your kind notice the facts that in the last 62 years of independence not a single line has been added in Western UP which is the first attraction and necessisty of all the tourists coming from abroad and throughout the country, as Pilgrims like Haridwar, Badrinath, Kedarnath, Rishikesh, etc. are visited by lakhs of people daily. Institues like IMA, CBRI and IIT Roorkee, FRI Dehradun and near about 100 educational institutes in Dehradun and Mussorie where lakhs of children from abroad and India are studying are here. Moreover, Tourist places like Mussorie, Nainital and all other important places of Himachal Pradesh and Uttrakhand is directly linked with Delhi through West U.P. only. So in light of the fact that since the independence a social injustice could be wiped off by your kind consideration. I humbly suggest the following measures.

1. Double and Electric line from Delhi to Haridwar.
2. A train from Meerut-Bijnor via Hastinapur and Vidurkuti.
3. A track from Panipat-Shamli-Muzaffar Nagar-Bijnor. {Already surveyed}
4. A track from Saharanpur to Deharadun. {Already surveyed}
5. A track from Luksar-Baksar-Kasganj (left over Patch Parallel to river Ganga. {Already surveyed}
6. Doubling and Electrification of Shahdra-Shamli-Saharanpur, Khurja-Hapur-Meerut-Saharanpur be taken up urgently.
7. Nahtore city be connected by joining existing Haidaur and Dhampur Railway Stations by New line of 30 KM length.
8. A day time train between Delhi-Gajraula-Bijnor-Nazibabad-Kotdwar be introduced which should reach Delhi in morning & leave in evening for convenience of daily passengers.
9. Stoppages at Lucknow mail. Rajdhani Ranikhet Express and Shramjivi Express to be provided at Amroha Station.
10. Electrification of Ghaziabad-Moradabad Section should be taken up early for early introduction of EMU & other electric trains.
11. All existing radial to Delhi be strengthened and new required to be undertaken on priority in coordination with National Capital Region Planning Board. At present Sahadara-Shamli is the only radial having single and non electrified route.
12. Intercity and long distance trains to far off important places to be introduced on Shahdra-Shamli, Gajraula-Najibabad, Moradabad-Aligarh-Agra. Meerut-Hapur-Khurja and other branch lines. It is surprising that no long distance trains are running through these lines.
13. Sanctioned Brijghat & Gafarpur stations on Moradabad-Ghaziabad section which were dropped from Budget Book recently, be re-included and be built on priority as major scheme of Ghats and other religious institutions on the pattern of, Haridwar are under development in the Brijghat (Garhmukteshwar) area.
14. Hastinapur Wild Life Sanctuary encompassing areas of Bijnor, JP Nagar & Ghaziabad district has been formed. To exploit its full potential, it is important that rail connection to the area and proper halts are introduced urgently.
15. New halts on various lines in the area of mitigate the difficulties of the people and meet their long standing demands, be introduced as under :
    - Bharsi, Jasala-Pinjokhra & Usmanpur on Shahdra-Saharanpur line.
    - Kazampur, Tabitta and Vasundhra on Delhi-Ghaziabad-Meerut and other sections.
16. Local trains of Shahdra-Shamli and other sections from Western UP be extended up to Rewari, Rohtak and Jaipur to

facilitate easier movement for trade and social purposes.

17. Road over bridge to be provided at Gujraula and other stations on L-zings having heavy vehicular traffic. The level crossing No.45 near Gajraula stations (Distt. J.P. Nagar) on Ghaziabad-Moradabad section connects Delhi-Lucknow NH-24 to Haridwar-Bareilly NH 74 and other roads going to Distt. Bijnore and is entry to Uttranchal State. At present number of vehicles passing through this crossing is more than 7 lakh which is enormous and daily traffic is increasing day by day. To avoid traffic jams at crossing, it has become absolutely necessary to provide subway/underpass with ROB at this location which will facilitate smooth passage of traffic as well as result in saving of precious resources.

18. All level crossings be manned and kept open to road traffic till the time ROB/RUB are constructed.

19. Restricted height under bridges should not be provided where these restrict movement of tractors, bullock carts, trucks and buses specially in rural areas.

20. Encroached land at various stations be got vacated and suitably utilized.

21. All stations be provided proper circulating area and metalled approach road.

22. Passenger reservation system center be provided at Dhanora, Sambhal and Gajraula Stations.

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदया से यह कहना चाहता हूं कि गजरौला जं0 से मौअज्जमपुर नारायण जं0 के विकास के लिए यी अत्यन्त आवश्यक है कि मौअज्जमपुर नारायण जं0 पर लक्सर की ओर मुड़ने के लिए रेल पथ पर मोड़ का निर्माण करवाया जाए ताकि मंसूरी एक्स0 (4041 -4042) से यात्रा करने वाले यात्रियों का 24 कि0मी0 तथा 45 मिनट का अधिक समय बरबाद होता है ।

नजीवाबाद- बिजनौर- गजरौला-मुरादाबाद के बीच पैंसेजर ट्रेनों में किसी एक रैक को नजीवाबाद- बिजनौर- गजरौला- हापुड़ अथवा गाजियाबाद तक चलाया जाए, क्योंकि गाजियाबाद के लिए यात्रियों की संख्या 10गुनी अधिक हो गई है । साथ ही 1G.N. तथा 4G.N. की फ्रिक्वेंसी बढ़ाकर उगुनी की जाए ।

कोटद्वार-नजीजाबाबाद व नजीबाबाद-गजरौला दोनों रूटों को मिलाकर कोटद्वार-गजरौला किया जाए तथा इसकी आवृति दोगुनी की जाए, जिससे कि रेलवे की आय में भी वृद्धि होगी ।

चांदपुर रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की संख्या अधिक होने पर टीन शेल्टर को बढ़ाया जाए, ताकि यात्रियों को धूप एवं वर्षा से परेशानी का सामना न करना पड़े । विद्युत आपूर्ति कम होने के कारण यात्रियों को भारी असुविधा का सामना करना पड़ता है, अतः जनरेटर की समूची व्यवस्था करने का कष्ट करें ।

गढ़वाल एक्सप्रैस (4043-4044) को बांदीकुई होते हुए जयपुर तक करना तथा एक कोच लगाकर एक अहमदाबाद में जोड़ना । ओ

सभापति महोदया : आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। मैडेन स्पीच में आपने अपनी बात बिल्कुल पांच मिनट में समाप्त कर ली और मुझे कुछ नहीं बोलना पड़ा।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह): महोदया, मैं वर्ष 2009-10 के रेल बजट के बारे में माननीय रेल मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं। मैं झारखण्ड राज्य से आता हूं। झारखण्ड मिनरल्स के मामले में और राजस्व देने के मामले में अग्रणी है। खासकर धनबाद डिवीजन राजस्व देने के मामले में देश में दूसरे या तीसरे स्थान पर आती है, लेकिन वर्तमान में वर्ष 2004 से लेकर आज तक जितनी भी रेल की परियोजनाएं दोहरीकरण की शुरू की गयीं, आज भी लम्बित पड़ी हैं। चाहे वह गिरीडीह-कोडरमा-हजारीबाग-रांची लाइन हो या लोहरदगा-टोरी लाइन हो, वे सभी लम्बित पड़ी हैं। [r20]

14.00 hrs.

रामपुर हाट, देवघर और संथाल परगना को जो क्षेत्र है, वहां सारा काम जस का तस पड़ा है। जब झारखंड में एन डी ए की राज्य सरकार

थी, तब उसने अपना फंड भी रेलवे को दे दिया था , लेकिन किस कारण यह कार्य अधूरा पड़ा है, यह समझ से परे है।

रेल विभाग में 1990-1991 में स्टाफ की संख्या करीब साढ़े 16 लाख से अधिक थी, जिसमें अधिकारी और कर्मचारी शामिल थे। आज 19 साल बाद अगर देखा जाए तो रेल विभाग में अधिकारियों की संख्या भले ही बढ़ी होगी, लेकिन कर्मचारियों की संख्या काफी घट गई है। इसका एकमात्र कारण यह है कि अब रेल विभाग अपने को प्रॉफिट में दिखाने के लिए कई काम आउटसोर्सिंग के माध्यम से करा रही है। राजधानी ट्रेन हों या अन्य लम्बी दूरी की सुपर फास्ट ट्रेन हों, उनमें बैडरोल देने वाला आदमी भी बाहर का है। अगर किसी का सामान चोरी हो जाए या गलती से दूसरी जगह उतार दिया जाए, तो किसकी जिम्मेदारी होगी, यह साफ नहीं है, क्योंकि वे लोग तो कांट्रेक्टर के माध्यम से उस ट्रेन में नौकरी कर रहे हैं। उन लोगों को नौकरी जाने का कोई गम नहीं होता।

यह भी देखा गया है कि जो लम्बी दूरी की ट्रेन हैं, सभी लोगों का उन पर ध्यान जाता है। मैं अपने क्षेत्र की एक छोटी सी मिसाल देना चाहता हूं। रांची से पटना ट्रेन चलती है, जिसे पटना हाट एक्सप्रेस कहा जाता है, उसके कोचेज़ की स्थिति ऐसी है कि लोग उसमें सफर करने से घबराते हैं। नया राज्य बनने से झारखंड में हमारे यहां से रांची-नई दिल्ली राजधानी ट्रेन चलती है। उस रेलगाड़ी में लगता है हिन्दुस्तान की सबसे रीजेक्टेड बोगीज़ लगा दी गई हैं। सारी बोगीज़ जर्जर स्थिति में हैं। रामपुर हाट के कॉलेज से मंत्री महोदया पढ़ी हैं। उस क्षेत्र से नई दिल्ली आने-जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं है। एक वनांचल एक्सप्रेस ट्रेन है, जो सप्ताह में दो-तीन दिन चलती है और रांची आती है।

14.03 hrs (Mr. Deputy-Speaker *in the Chair*)

रेल मंत्री जी ने कई स्टेशंस को विश्वस्तरीय मॉडल स्टेशन बनाने की बात अपने रेल बजट भाषण में कही है। मैं इसके लिए उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं। मैं एक विनती उनसे करना चाहता हूं। जैनियों का प्रसिद्ध तीर्थ स्थल पारसनाथ है, उस रेलवे स्टेशन को भी इसमें शामिल किया जाना चाहिए। दुर्भाग्य की बात है कि उस स्टेशन पर जो फुट ओवरब्रिज था, जिससे लोग आते-जाते थे, लेकिन वह हटा दिया गया है। पलामू से बरकाखाना एक एक्सप्रेस ट्रेन चलती है, जो दो राज्यों को जोड़ती है। उसमें सेकंड ए.सी. क्लास का कोच नहीं है। थ्री टियर स्लिपर है, जिसे जाना है, उसमें जाए। हमारे यहां जबलपुर से हावड़ा शक्तिपुंज नाम की ट्रेन चलती है। उसमें पेंट्री कार तक नहीं है। एक सेकंड क्लास का ए.सी. कोच है, थ्री टियर ए.सी. कोच की डिमांड काफी समय से हो रही है, लेकिन वह पूरी नहीं हुई है। मैं जिस क्षेत्र गिरिडीह से आता हूं, वह लोहांचल का हब बन गया है। गिरिडीह में उड़ीसा से सारा सामान आता है लम्स वगैरह, लेकिन यार्ड नहीं है। वहां दो कोच लगते थे, एक हावड़ा-दानापुर में, हावड़ा से गिरीडीह के लिए और दूसरा पटना के लिए, लेकिन उन दोनों को विदड्रा कर लिया गया है। कितना बड़ा दुर्भाग्य है कि जिला मुख्यालय से जो एक कोच लगता था, उसे भी विदड्रा कर लिया गया है। अंग्रेजों के ज़माने से कोचागाड़ा हॉल्ट था, उस हॉल्ट को बंद कर दिया गया है।[R21]

जबकि अगल-बगल आदिवासी क्षेत्र और ग्रामीण इलाका है। धनबाद डिवीजन में रामाकुंडा एक जगह है, जहां 10 साल से रामाकुंडा में हाल्ट के लिए आंदोलन चल रहा है। लेकिन हमारे रेलवे के अधिकारियों के कान में कोई जूं नहीं रेंग रही है। उपाध्यक्ष जी, हम मेन-मेन विषय पर बोल रहे हैं, बाकी भाषण हम टेबल पर रख देंगे। दामोदर रिवर डायवर्सन का काम रेलवे द्वारा 20 साल से चल रहा है। जो 10 करोड़ का प्रोजैक्ट था वह आज 30 करोड़ का हो गया है। उससे कोल-इंडिया को भी नुकसान है, चूंकि जब तक रेल परियोजना के तहत, दामोदर रिवर डायवर्सन नहीं होगा, तब तक आप कोयला नहीं निकाल सकते हैं। हमारे यहां, आजादी के बाद मात्र दो नयी ट्रेनें चलीं। एक शक्तिपुंज गाड़ी और एक भोपाल-हावड़ा एक्सप्रेस गाड़ी, जो एक साल पहले चली है। आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से हमारा आग्रह है कि बरकाखाना से सीधे पटना के लिए ट्रेन की सुविधा मुहैया हो, ईएमयू गाड़ी का परिचालन शुरू किया जाए। फूसरो स्टेशन में जो सुविधा होनी चाहिए वे न के बराबर है और वहां से हम लोग ट्रेन पकड़ते हैं। वर्तमान में हमारे यहां झारखंड में जो भी लम्बित परियोजनाएं हैं, उन्हें अविलम्ब पूरा कराने का उपाय किया जाए। नये राज्य में इन विषयों का ध्यान रखना चाहिए।

रेल हमारी जीवन-रेखा है और जैसा हमने पहले भी कहा है कि सुपरहाट रेल लाइन परियोजना भी बंद हैं। आज की तारीख में धनबाद और बरकाखाना के बीच में ईएमयू ट्रेन चलवाई जाए, नयी ट्रेन चलवाई जाए। गंगा-दामोदर एक्सप्रेस को बोकारो से चलवाया जाए। जो हटिया-पटना ट्रेन 16 घंटे पटना में खड़ी रहती है उसे बक्सर तक बढ़ाया जाए, ताकि नयी ट्रेन की भी जरूरत न पड़े और रेल मंत्रालय को भी उससे लाभ मिले। बिहार के लाखों लोग झारखंड में रहते हैं और उनका एक जगह से दूसरी जगह आना-जाना लगा रहता है लेकिन उनके लिए वहां से कोई सुविधा नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, यहां पर रेल राज्य मंत्री जी बैठे हैं, उनसे हमारा आग्रह होगा कि बेरयो स्टेशन अंग्रेजों के जमाने का स्टेशन है और वहां शक्तिपुंज गाड़ी रुकती है लेकिन जब आप वहां उतरेंगे तो सीधे रेल की पटरियों की गिट्टी पर उतरेंगे, वहां स्टेशन नाम की कोई चीज नहीं है। चंद्रपुरा जंक्शन है, वहां से सारी गाड़ियां गुजरती हैं लेकिन स्टेशन को देखने पर आपको लगेगा कि नर्क में आ गये। दो-दो थर्मल पावर स्टेशन वहां पर हैं, कोलांचल का क्षेत्र है, भारत सरकार का बीआरएल है लेकिन डैवलेपमेंट के नाम पर कुछ भी नहीं है। हमारा आग्रह है कि इन सब विषयों पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाए।

वीआईपी कोटा रिलीज होने की बात आती है तो उसका मतलब क्या है? उसका मतलब है कि तत्काल जिसको जाना है। आप कहते हैं कि 24 घंटे पहले दीजिए। अब अगर किसी बीमार व्यक्ति को कहीं जाना है तो वह कैसे 24 घंटे पहले टिकट के लिए आवेदन देगा। उसे तो उसी दिन के लिए आवेदन देना चाहिए और उसका कंफर्मेशन होना चाहिए। इस तरह के जो छोटे-छोटे विषय हैं इन पर इसलिए मैं आपका ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूं कि हमारे बड़े नेता बड़े विषयों को आपके बीच में रखेंगे। गिरीडीह स्टेशन पर साइडिंग की व्यवस्था नहीं है, अगर यहां पर रेलवे साइडिंग हो तो जो हमारा गिरीडीह स्टील हब बना है, वहां पर सारी जगह से सामान आयेगा और करोड़ों-अरबों रुपया वहां से भारत सरकार को टैक्स के रूप में मिलेगा। [r22]

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, आप अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय : महोदय, मैं अपनी बात समाप्त करने जा रहा हूं। माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि वे वर्तमान में इन विषयों पर ध्यान दें।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस विषय पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

*आज मैं रेल बजट 2009-10 के चर्चा के दौरान देश के खासकर झारखंड में रेलों के विकास एवं यात्री सुविधाओं के विकास के संबंध में माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराने के लिए उपस्थित हूँ ।

अफसोस है कि वर्तमान में सरकार की नीतियाँ क्षेत्रवाद तक सिमटता जा रहा है। बजट चुनाव और राजनीतिकरण का आईना बनता जा रहा है । रेल परियोजनाओं को किसी राज्य तक सिमट कर रखना उचित नहीं है । आजादी के करीब 61 वर्षों से अधिक समय के पश्चात् भी हम रेल यात्रियों खासकर जनरल क्लास, स्लीपर क्लास एवं सवारी गाड़ियों में यात्रा करने वाले यात्रियों के कष्टदायक यात्रा को सुलभ बनाने के लिए कोई ठोस उपाय नहीं किए हैं ।

कुछ वर्षों में रेलों के विकास में उल्लेखनीय सफलता मिली है परन्तु यात्री सुविधाओं के क्षेत्र में रेलों द्वारा उपलब्ध सुविधाएं पर्याप्त नहीं हैं । माननीया रेल मंत्री जी का यह कथन काबिले तारीफ है कि रेलवे परियोजनाओं को सामाजिक दृष्टिकोण से भी देखा जाए । पिछले रेल बजटों में रेलवे को काफी लाभप्रद बताया गया लेकिन लाभ के अनुपात में चालू एवं लम्बित परियोजनाओं को उचित गति न मिल सका और न ही यात्री सुविधाओं में बढ़ोतरी की गई ।

वर्ष 1990-91 में रेलवे के पास साढ़े 16 लाख से अधिक अधिकारी एवं कर्मचारी थे वह वर्तमान में 14 लाख में सिमट गए हैं जबकि 1990 से 2009 के दौरान रेल कर्मचारियों पर काम का बोझ कई गुणा अधिक बढ़ गया है । आउट सोर्सिंग के माध्यम से रेलवे में बेरोजगार नौजवानों को कम वेतन पर काम करने के लिए विवश किया जा रहा है । मजदूरी एवं सुविधा कम और काम, ज्यादा कराने का सिद्धांत अपनाया जा रहा है । परिणाम यह है कि रेल सेवा की गुणवत्ता में दिन-प्रतिदिन गिरावट आ रही है । खान-पान व्यवस्था में लूट मची है । जनता भोजन प्रायः गायब है ।

.. This part of the Speech was laid on the Table.

1. **<u>समयपालन</u>** - गाड़ियों का विलम्ब परिचालन रेलवे की जीवन रेखा बन गई है । यात्री सवारी गाड़ी का समयपालन, सुविधा एवं भीड़ की स्थिति मानवाधिकार के हनन के समान है ।

2. **<u>सुरक्षा</u>** - रेलगाड़ियों में अपराधिक घटनाओं में भारी वृद्धि हो रही है । पर्याप्त सुरक्षा बलों का अभाव है । केन्द्र सरकार एवं राज्य सरकार एक-दूसरे के विरुद्ध जिम्मेवारी तय करने में निकल जाते हैं परन्तु अंततः रेल उपभोक्ता पीड़ित होकर रह जाते हैं ।

3. **<u>रेल आरक्षण एवं अनारक्षित टिकट</u>** - रेल आरक्षण में दलालों का कब्जा खत्म नहीं हो रहा है । आरक्षित एवं अनारक्षित टिकट लेने के लिए घंटों पंक्ति में खड़ा रहना पड़ता है । काउंटर कई हैं स्टाफ की भारी कमी है ।

4. **<u>टिकट जांचकर्मी एवं कोच कंडक्टर</u>** - टिकट जांचकर्मी एवं कोच कंडक्टर की कमी है जिसके कारण बेटिकट यात्रियों से बोनाफायड पैसेंजर को परेशानी होती है । कंडक्टर पर काम का इतना बोझ है कि गाड़ी में शिकायत सुनने को फुर्सत नहीं । गाड़ियों में भीड़ के कारण टिकट जांचकर्मी को भ्रष्टाचार को बढ़ावा देने में सुविधा होती है । कर्मचारियों को स्थानीय बेटिकट यात्रियों/दैनिक यात्रियों से मुकाबला करने के लिए पर्याप्त सुरक्षा व्यवस्था उपलब्ध नहीं है ।

5. **<u>लम्बित परियोजनाएं/नई घोषित परियोजना</u>** - रेलों में लम्बित/अव्यवहारिक परियोजनाओं का काम पूरा नहीं होता है कि प्रत्येक बजट में नई परियोजनाओं की घोषणा कर दी जाती है । ऐसी परम्परा को खत्म करने के लिए पूर्व घोषित परियोजनाओं का कार्य पूरा करने एवं रद्द करने के पश्चात् नई परियोजनाओं की घोषणा करनी चाहिए ।

हमारे क्षेत्र में रेल विपथन परियोजना सीसीएल एवं रेलवे के विकास के लिए महत्वपूर्ण परियोजना थी, इस परियोजना पर लाखों रुपए खर्च हुए । वर्तमान में परियोजना बंद है ।

6. **वीआईपी कोटा में व्याप्त विसंगतियाँ-** रेल कर्मचारियों एवं टिकट दलालों की मिलभगत से रेलवे बोर्ड/रेलवे जोन/रेल मंडलों से जारी होने वीआईपी कोटा में विसंगतियाँ व्याप्त हैं । वीआईपी कोटा का मतलब वीआईपीज़ और तत्काल पीड़ित/जरूरतमंद आपातकालीन स्थिति के यात्रियों को तत्काल राहत प्रदान करना । रेलवे में कार्मिकों की कमी के कारण वीआईपी कोटा का परिभाषा बदल दिया गया है । अनुरोध पत्र 18 घंटा पहले 24 घंटा पहले दीजिए । शनिवार-रविवार को वीआईपी कोटा का अनुरोध पहले दे । यह सब नियम अव्यवहारिक हैं और भ्रष्ट अधिकारियों/कर्मचारियों के अव्यवहारिक दृष्टि का उपज है ।

महोदया, समय कम है । फरियाद ज्यादा है । अब हम निम्नलिखित सुझाव आपके अवलोकन के लिए प्रस्तुत करता हूँ -

(1) कोडरमा-हजारीबाग-गिरिडीह रेल लाइन परियोजना का काम शीघ्र पूरा किया जाए । लोहरदगा से दौरा रेल लाइन का कार्य लंबित है ।

(2) ब्रिटिश शासनकाल में स्थापित कोचागोड़ा हाल्ट को पुनः चालू करने की आवश्यकता । यह स्टेशन धनबाद मण्डल के तेलों एवं चन्द्रपुरा स्टेशन के मध्य है।

(3) गिरिडीह में रेलवे यार्ड एवं साइडिंग का निर्माण एवं विस्तार ।

(4) गिरिडीह स्टेशन को ग्रैंड कोर्ड लाइन पर स्थित गोमों स्टेशन को जोड़ने के लिए रेल लाइन का विस्तार ।

(5) धनबाद मंडल के रामाकुण्डा में हाल्ट स्टेशन का निर्माण कराने की आवश्यकता ।

(6) धनबाद मण्डल को रेलवे का जोन बनाने की आवश्यकता ।

(7) गिरिडीह, धनबाद, बोकारो एवं पारसनाथ स्टेशन को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन में शामिल करने की आवश्यकता ।

(8) पटना-गिरिडीह के लिए एक नई रेलगाड़ी का परिचालन शुरू करने की आवश्यकता ।

(9) हावड़ा से गिरिडीह के लिए नई रेलगाड़ी का परिचालन शुरू करने की अपेक्षा ।

(10) गिरिडीह में रैक प्वाइंट बनाने की आवश्यकता । इस सेवा की शुरूआत से गिरिडीह के उद्योगपति लौह अयस्क लम्स एवं फाईस तथा अन्य सामान रैक द्वारा मंगाना शुरू कर देंगे ।

(11) बेरमों स्टेशन के प्लेटफार्म को ऊंचा करना एवं यात्री शेड का निर्माण एवं फूसरो स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की आवश्यकता ।

(12) दिल्ली-रांची गरीब रथ को भाया बोकारो स्टील सिटी होकर परिचालित करने की आवश्यकता ।

(13) पारसनाथ स्टेशन पर फुट ओवरब्रिज का निर्माण ।

(14) चन्द्रपुरा स्टेशन पर 2826/25 रांची नई दिल्ली सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस 5761/5762 एक्स. 3025/26 हावड़ा भोपाल एक्स. और 8104/8103 एक्स. का ठहराव ।

(15) धनबाद से बरकाकाना तक ईएमयू ट्रेन चलाने की आवश्यकता ।

(16) हटिया-पटना एक्स. का विस्तार बक्सर तक करने की आवश्यकता ।

(17) रामपुर हाट कालेज से मंत्री महोदया पढ़ी भी हैं, सेमीया, रामपुर हाट, पाकुड, साहेबगंज हावड़ा से नई दिल्ली रेल सेवा आदिवासी क्षेत्र है ।

(18) गंगा-दामोदर एक्स. को बोकारो से चलाने एवं इसका विस्तार बक्सर तक करने की आवश्यकता ।

(19) दामोदर रिवर डाइवरसन प्रोजेक्ट को शीघ्र पुनः चालू कराने हेतु प्रभावी कदम उठाने की आवश्यकता ।

(20) शक्तिपूंज एक्स. में थ्री टायर ए.सी. कोच जोड़ने एवं पेन्ट्रीकार लगाने की आवश्यकता ।

(21) पलामू एक्स. में ए.सी. डिब्बा जोड़ने की आवश्यकता ।

(22) रांची राजधानी में जर्जर कोच की स्थिति के कारण नये कोच लगाने की आवश्यकता ।

उपाध्यक्ष महोदय, रेल मंत्री महोदया ने यात्री किराए में कोई वृद्धि नहीं करके वाह-वाही लूटी है और 1500 रु0 कम आय वालों को 25 रु0 में 100 कि.मी. दूरी के लिए जो एमएसटी का प्रावधान कर अवश्य लोकप्रियता हासिल करने का प्रयास किया है, परन्तु ऐसे आय वर्गों के लोगों की पहचान एवं उनके लिए सुविधा उपलब्ध कराना मुश्किल काम है । इस सुविधा से रेल यात्रियों की संख्या में वृद्धि होगी परन्तु रेल सेवा का अपेक्षित विस्तार नहीं हुआ है । ऐसी स्थिति में एमएसटी बनाने एवं रेल सेवा उपलब्ध कराने में दिक्कत बढ़ेगी ।

अंततः हम यही कहना चाहेंगे कि रेल मंत्री महोदया ने जो रेलों के विकास एवं रेल सुविधाओं के विकास के लिए जो घोषणाएं की हैं वे काबिले तारीफ हैं बशर्ते घोषणाओं का सरजमी पर अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके । *

श्री नवीन जिन्दल (कुरुक्षेत्र): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया है। मैं रेल बजट वर्ष 2009-10 का पुरजोर समर्थन करता हूं। माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं कि उन्होंने इस वर्ष एक ऐतिहासिक रेल बजट प्रस्तुत किया है, जिसमें उन्होंने हर वर्ग का, महिलाओं का, युवा पीढ़ी का, किसानों का, पत्रकारों का ख्याल रखा है। रेल मंत्री के इन क़दमों का मैं स्वागत करता हूं और उन्हें बधाई देता हूं।

उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान हरियाणा के धर्मक्षेत्र व मेरे संसदीय क्षेत्र कुरुक्षेत्र की समस्याओं की तरफ आकर्षित करना चाहूंगा। कुरुक्षेत्र में महाभारत का युद्ध हुआ था और यहां श्री कृष्ण ने गीता का उपदेश दिया था। आज से चार-पांच साल पहले कुरुक्षेत्र में मार्डन रेलवे स्टेशन बनाने के बारे में इसी सदन में आश्वासन दिया गया था, लेकिन अभी तक यहां मार्डन रेलवे स्टेशन बनाने के बारे में कोई खास कार्रवाई नहीं हुई है, जिसका मुझे बहुत खेद है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि इस बारे में तेजी से काम शुरू करवाया जाए, क्योंकि सूर्य ग्रहण के समय लाखों लोग कुरुक्षेत्र में आते हैं, अपने पित्रों के पिण्ड दान के लिए भी आते हैं और स्नान करने भी आते हैं। कुरुक्षेत्र हमारे देश का ऐतिहासिक स्थान है।

मैं बहुउद्देशीय परिसर की स्कीम का स्वागत करता हूं। मैं कहना चाहूंगा कि कुरुक्षेत्र को भी बहुउद्देशीय परिसर स्कीम में शामिल किया जाए। यहां बहुउद्देशीय परिसर बनाने से इस क्षेत्र का विकास होगा। लोगों की पुरानी मांग है कि यहां लिफ्ट लगाई जाए, क्योंकि सूर्य ग्रहण के समय लाखों की संख्या में जो बुजुर्ग आते हैं, बच्चे आते हैं या महिलाएं आती हैं उन्हें तकलीफ का सामना न करना पड़े।

कुरुक्षेत्र के सैक्टर-13 में एक काउंटर खोलने की बात कही गई थी, लेकिन वह काउंटर ज्यादातर बंद रहता है, जिस कारण यात्रियों को बहुत तकलीफ उठानी पड़ती है। जब भी वहां से ट्रेन चले, तब उस काउंटर को खुला रखा जाना चाहिए। दिल्ली और कैथल के बीच, क्योंकि कैथल एक बहुत बड़ा डिस्ट्रिक्ट है, इनके बीच कोई भी डायरेक्ट ट्रेन सर्विस नहीं है। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि कैथल से वाया कुरुक्षेत्र या कैथल से वाया नरबाना एक रेग्यूलर ट्रेन सेवा शुरू की जाए। हमारे लोगों की यह बहत पुरानी मांग है, इससे हमारे क्षेत्र को बहत फायदा

होगा। हमारे क्षेत्र में कई रेलवे ओवर ब्रिज और रेलवे अंडर ब्रिज बनाने का प्रावधान है, जिसमें राज्य सरकार भी 50 प्रतिशत की भागीदारी कर रही है, लेकिन कैथल में जो निर्माण चल रहा है, वह फरवरी 2009 तक पूरा हो जाना चाहिए था, लेकिन अब तक उस पर केवल 10 प्रतिशत लागत ही लगी है। मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि इस निर्माण का कार्य तेजी से करवाया जाए। इसी तरह से रादौर यमुना नगर रोड पर जो एक रेलवे ओवर ब्रिज बनना है, इसके काम में भी विलम्ब हो रहा है। इस काम को भी तेजी से करवाया जाए। रेलवे ओवर ब्रिज शाहबाद ठोल रोड, जो कि कुरुक्षेत्र डिस्ट्रिक्ट में बनना है, इसका काम इसलिए शुरू नहीं हुआ है क्योंकि रेलवे विभाग अभी तक यह निर्णय नहीं ले पाया है कि यह तीन पिल्लर पर बनेगा या दो पिल्लर पर बनेगा और किस जमीन पर बनेगा[I23]?

साथ में यह भी प्रश्न था कि किस जमीन पर बनेगा? यह मामला रेलवे के चीफ इंजीनियर ब्रिज के पास कई सालों से पेंडिंग है। इसके लिए भी मेरा निवेदन है कि इस पर जल्दी से निर्णय लिया जाए। मैं माननीय रेल मंत्री जी का स्वागत करता हूं जिन्होंने रेलवे परियोजनाओं को निर्धारित लक्ष्य तिथि में पूरा करने के लिए योजना मोनीटरिंग कमेटी का गठन करने का सुझाव दिया। इसके साथ ही मैं आग्रह करूंगा कि जितने भी प्रोजेक्ट्स हैं, उनको इसी मोनीटरिंग कमेटी के द्वारा मोनीटर किया जाए ताकि ये समय से पूरी हो सकें। बहुत सी नयी रेलवे लाइनों के निर्माण का जिक्र किया गया है। लेकिन मैं आग्रह करना चाहूंगा कि बहुत पुरानी हमारे क्षेत्र की मांग रही है कि यमुना नगर से लेकर पटियाला तक एक नई रेल लाइन बनाई जाए। इसके लिए सर्वे भी किया गया था। लेकिन सर्वे में इसकी जो इकॉनोमिक वॉयबिलिटी थी, वह नहीं बनती लेकिन इस बार बजट मे कहा गया कि सिर्फ इकॉनोमिक वॉयबिलिटी ही एक क्राइटीरिया नहीं है, उस परियोजना को सामाजिक दृष्टि से भी देखा जाएगा। मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इस परियोजना को प्राथमिकता पर लिया जाए क्योंकि यह हमारे क्षेत्र की बहुत पुरानी मांग है।

कुरुक्षेत्र शहर के अंदर जो रेल लाइन जाती है, इससे लोगों को बहुत तकलीफ होती है। लोगों की यह मांग है कि जो रेल लाइन कुरुक्षेत्र शहर के अंदर बीचोबीच जा रही है, अगर इसे बाहर से लेकर जाएंगे तो लोगों को सुविधा होगी और जो जमीन खाली होगी, उसका उपयोग यदि रेलवे कॉमर्शियल रूप से करती है, तो उसी कीमत से बाहर से इस रेलवे लाइन को बनाया जा सकता है।

महोदय, 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान जो विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा गया था, उसके अंदर कुरुक्षेत्र-नरवाना लाइन के विद्युतीकरण की बात की गई थी जिसके लिए 17 करोड़ रुपये की लागत का जो प्रस्ताव था, वह भी पारित किया गया लेकिन इसके ऊपर काम पूरा नही हुआ है। मेरा अनुरोध है कि इस काम को भी जल्दी से जल्दी पूरा किया जाए। रेलवे बजट के अंदर माननीय मंत्री जी ने अपने भाषण में ग्रीन टॉयलेट्स की बात कही है और बहुत सी यात्री सुविधाओं की बात कही है कि समय समय पर उन्हें लोगों से यात्री सुविधाओं को लेकर शिकायतें मिलती रहती हैं। मैं यह भी अपने अनुभव से कहना चाहूंगा कि जब भी हम विदेशों में रेल से सफर करते हैं चाहे अमरीका हो या यूरोप हो, चाहे चाइना के अंदर हो तो वहां पर रेल से सफर करने का आनंद ही कुछ और होता है। जितने भी रेलवे स्टेशंस होते हैं, वे बहुत साफ-सुथरे होते हैं। जैसे हमारे यहां के एयरपोर्ट्स होते हैं, हमारे एयरपोर्ट्स की तरह वहां के रेलवे स्टेशंस होते हैं। वहां रेलवे के अंदर खाना भी अच्छा मिलता है। साफ-सफाई भी अच्छी होती है। बिल्कुल समय से ट्रेन चलती हैं। हमारे यहां हमेशा ट्रेन्स लेट होती हैं, लेकिन वहां पर बिल्कुल समय से रेलगाड़ियां चलती हैं। माननीय मंत्री जी ने इनका जिक्र किया है और मैं आशा करूंगा कि इसके अंदर हम बहुत से सुधार करेंगे क्योंकि हम सब को अपनी भारतीय रेल पर गर्व है और हमारे देश का यह आइना है। इसलिए हम सबकी जिम्मेदारी बनती है कि हम अपने देश में रेलवे बहुत अच्छे ढंग से चलाएं, समय से रेलगाड़ियां चलाएं और लोगों की साफ-सफाई और सुरक्षा का भी पूरा ध्यान रखें। मुझे पूरा विश्वास है कि हमारी माननीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेल नये आयाम स्थापित करेगी क्योंकि रेल आज एक एनवॉयरनमेंट फ्रेंडली है जिसे हम पर्यावरण हितैषी कहेंगे और अगर हम रोड के मुकाबले इसे देखें तो रोड के मुकाबले यह केवल इसका पांचवा हिस्सा ट्रांसपोर्ट में इस्तेमाल करती है। रोड पर जो हमारी गाड़ियां चलती हैं, वे सब तेल से चलती हैं जिसमें तीन-चौथाई तेल हमारे देश का इम्पोर्ट किया जाता है जबकि रेल बिजली से भी चलती है औऱ बिजली हम कोयले से भी बना सकते हैं और हाइडल पॉवर प्लांट से भी बना सकते हैं। इसलिए हमें रेलवे को और अधिक प्रोत्साहन देने की आवश्यकता है। हमें वही गलती नहीं करनी चाहिए जो गलती अमरीका ने की। अमरीका में ऑटो लॉबीज ने हमेशा यह ध्यान दिया कि बड़े-बड़े हाइवेज बनाए जाएं। ज्यादा हाइवे होंगे, लोग गाड़ियां इस्तेमाल करेंगे और उनकी ज्यादा गाडियां बिकेंगी। हमें ध्यान देना चाहिए क्योंकि रेल में ईंधन का खर्चा केवल पांचवा हिस्सा अर्थात् केवल बीस प्रतिशत रोड ट्रांसपोर्ट के मुकाबले में होता है। इसलिए हमें ध्यान देना चाहिए कि हम अपने रेल नैटवर्क को और ज्यादा मजबूत करें।

अंत में, मैं यूपीए की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी और डा. मनमोहन सिंह जी का धन्यवाद करना चाहूंगा जिनके कुशल मार्गदर्शन में यह रेलवे बजट लाया गया। मैं इस रेल बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

SHRI ARJUN CHARAN SETHI (BHADRAK): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak a few words on the Railway Budget.

Sir, since I know that the time at my disposal is very less, I will be confining my speech to specific problems of my State, namely, Orissa.

Sir, when I read the Budget papers of Madam, Mamata Didi, I was very much hopeful and I was very much glad that at last she has given stress on social viability rather than economic viability. I would like to quote a few lines:

> "â€¦ I think the time has come when our economists and social philosophers will have to consider, that the upliftment of the poor and downtrodden, is the primary task of any welfare government and society and the old mindset of economic viability should be substituted by social viability."

Really, this is the gist or main philosophy of her Budget presentation and Budget making. At the same time, she also stressed that I am going to entrust responsibility for the monitoring of all national projects to a senior officer so that there is a strict adherence to time schedules for completion. But going through the provisions of the Budget, my hopes have been belied.

Sir, we know and quite often in this House, hon. Members from the Opposition as well as from the Government side have stated that the railways are the harbinger of economic development of the backward region. But here I must confine my speech to the State of Orissa. We know and the House knows that Orissa is an economically backward State of the country. But whatever Budget provision the hon. Minister of Railways has provided in this current year is quite insufficient. The Government of Orissa as well as the Chief Minister of Orissa, Shri Naveen Patnaik, has requested and presented a list of proposals to the hon. Minister as well as to MPs from the State of Orissa. So, we met her and requested her and presented her a list of proposals worth about Rs. 1,520 crore so that the backwardness of the State as well as the very important lines may be taken up and in the coming years whatever development activities that has been initiated by the State Government of Orissa can bear fruits. But I am sorry to state here that in this current Budget, the hon. Minister of Railways has provided less money in comparison to the last Budget. Last year, the Budget provision in different lines as well as gauge conversions, electrification and so on and so forth was to the tune of about Rs. 900 and odd crore. This time, Madam, has provided only Rs. 700 and odd crore in respect of State of Orissa, against a demand of Rs. 1,520 crore, [t24]

All important lines like the Khurda-Bolangir line, Gunupur-Nawapada line, the Baripada-Bangirposi line and so on and so forth have been provided only a meagre amount. Compared to last year's provision they made, in this current year, they have provided less than that. That means, whatever philosophy that she has enunciated in the Budget, she has again gone back on that. She has overlooked the backward areas or the backward regions of the country. So, I would request the hon. Minister of Railways that she should reconsider the demand of the State of Orissa.

We know and the House also knows that the State of Orissa is an economically backward State. The income from the State of Orissa is quite high. I am told that they earn about Rs.5000 crore annually in terms of freight, passenger traffic, etc. I repeat that they earn about Rs.5000 crore. What do we get from them? We get only a meagre amount of Rs.700 or Rs.900 crore only. This is certainly an injustice towards the State of Orissa. The Railway Board as well as the Railway Ministry, not only this year but over the years, whosoever manned the Government over the years, they have all neglected the State of Orissa. They have not considered the genuine demand of the State of Orissa. I am sorry to state here that in some cases, whatever money they provided last year, they have re-appropriated that. I can cite here one particular case of Khurda-Bolangir Road. For this, in the year 2007-08, they had provided Rs.20 crore and they have re-appropriated Rs.13 crore. Please see the logic or see how the Ministry of Railways is acting against the State of Orissa. I know, Sir, I do not have much time to speak. But I once again request the hon. Minister as well as the Government to reconsider this.

They say that they are very much considerate towards the *aam admi.* I admit it. I would like to have similar consideration when it comes to my State. When they are very much considerate towards the *aam admi,* to improve the backwardness of a particular region, why have they not provided money to Orissa? Why is there an aberration? So, I would request the hon. Minister to consider this. Of course, the hon. Railway Minister is not here. Our Minister of State is also a competent Minister. He is here. I would request the Government that they should consider my demand. I understand he hails from a backward community. He knows the plight of the downtrodden people. As has been mentioned here, she is very much worried about the improvement of the downtrodden people, improvement of backwardness. That being so, why are they not considerate in the case of Orissa? Why is the aberration there? They should consider this and they should provide more money because they are earning a lot in the form of freight. They are getting coal from Orissa. The Railway Ministry is getting not only coal but also many other minerals. They are being transported from the State of Orissa.

Finally, I will take one or two minutes. In my constituency, a road over-bridge is being constructed. But the fact is that they have revised the completion target three times. Why have they revised this? What was the amount sanctioned? The sanctioned amount was rupees six crore. To spend the amount of rupees six crore, they have revised the targeted date of completion three times! [R25]

This particular place falls between Baudpur and Bhadrak Railway Stations in the East Coast Railway and there an ROB is being constructed. Similarly, many times we have demanded construction of an ROB at Soro which is in the South Eastern Railway. This

should also be considered because the State Government is willing to bear its share of 50 per cent of the construction of this ROB. They have also written to the Railway Ministry in this regard. So this particular ROB should be sanctioned because this is one of the very important stations in the South Eastern Railway in Kharagpur Division.

With these words, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

*__श्री चंदूलाल साहू (महासमंद):__ मैं पहली बार छत्तीसगढ़ के महासमुंद लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूँ । छत्तीसगढ़ एक गौरवशाली और समृद्धशाली ऐतिहासिक धरोहर का नाम है । पौराणिक मान्यताओं के अनुसार रामायण, महाभारत तथा वैदिक ग्रंथों में दक्षिण कोसल के नाम से दर्ज भू-भाग ही छत्तीसगढ़ है ।

छत्तीसगढ़ प्राकृतिक संसाधनों से बाहुल्य आदिवासी बाहुल्य राज्य है जहां 32 प्रतिशत आदिवासी तथा 11 प्रतिशत अनुसूचित जाति के लोग रहते हैं । कुल आबादी लगभग 2.50 करोड़ से ज्यादा है, किन्तु दुर्भाग्य है कि पर्याप्त मात्रा में प्राकृतिक संसाधन एवं भूमि में पर्याप्त उत्पादन क्षमता होने के बावजूद भी छत्तीसगढ़ राज्य का विकास नहीं हो पाया । इसका एक प्रमुख कारण यातायात का समुचित विकास नहीं होना है ।

माननीया रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट में भी छत्तीसगढ़ राज्य के साथ व्यापक व घोर उपेक्षा किया गया है । एक भी नई ट्रेन नहीं चलाया गया है न ही किसी रेलवे लाइन का विस्तार किया गया है । साथ ही साथ एक भी स्टेशन को वर्ल्ड क्लास मॉडल स्टेशन नहीं बनाया गया, जबकि मुम्बई से कोलकाता जाने वाले मार्ग पर छत्तीसगढ़ के स्टेशन ही प्रमुख मार्ग हैं जो रेल को सर्वाधिक आय देने वाली स्टेशन में से एक है ।

माननीया मंत्री महोदय को मेरे द्वारा छत्तीसगढ़ में रेल विस्तार हेतु महासमुंद से पिथौरा सराईपाली होते हुए संबलपुर (उड़ीसा) के लिए मांग किया गया है । इस रेल परियोजना का पूर्व में सर्वे हो चुका है, इसके बन जाने से रायपुर से कोलकाता की दूरी में 100 किमी. की कमी आयेगा ।

---

* Speech was laid on the Table

माननीया मंत्री महोदया से मेरी दूसरी मांग है कि रायपुर से धमतरी एवं रायपुर से राजिम छोटी लाइन को बड़ी लाइन किया जाय तथा साथ ही साथ राजिम रेल लाइन को और आगे विस्तार कर गरियाबंद, देवभोग से धरमगढ़ (उड़ीसा) तक विस्तार किया जाए, किन्तु इस बजट में इसका कोई ध्यान नहीं दिया गया, जबकि गरियाबंद, मैनपुर, देवभोग आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है और विकास से कोसों दूर है । इस पर विशेष रूप से ध्यान दिया जाए ।

*** DR. MANDA JAGANNATH (NAGARKURNOOL) :** Railway is the major source and cheapest mode of transport for the average citizen of India under the given circumstances. The common-man looks towards for transportation.

In fact the Railways carry around 60 to 70 per cent of the passengers every day. I congratulate the Hon'ble Prime Minister, Madam Sonia Gandhi ji and Railway Minister Mamata ji for introducing common-man oriented railway budget.

I compliment the Hon'ble Railway Minister for setting up of an Expert Committee to advise the Hon'ble Railway Minister on innovative Financing and implementation of the so called "Economically unviable" but socially desired projects as under the pretext of

unavailability of number of Railway projects in Backward areas like Telangana in Andhra Pradesh, projects like Gadwal-Macherla and Jadcherla-Nandyal new lines are shelved though they are very much inmost backward areas of my State Andhra Pradesh.

Construction of multifunctional complexes (MFCs), Doctors on the train, taking steps to improve the cleanliness on the trains and at Stations are commendable.

Looking at the reviewing the constructions of Road-over-Bridges and Road under Bridges as the mechanism of cost sharing between the Railway and the State Governments is good idea because of the Financial crunch faced by the State Governments, they are unable to share the cost and many of the much needed Road-over-Bridges and Road under Bridges are not being constructed and "people are facing lot of inconvenience while crossing the Railway lines on the National Highways and State Highways."

---

* Speech was laid on the Table.

SOUTH CENTRAL RAILWAY

Great injustice has been done to the State of Andhra Pradesh which comes under the South Central Railway, partly Southern and Central Railway Zones.

The Budget allocation whether it is for the new lines, doubling and gauge conversion, the budgetary allocation declining year by year when compared to previous years allocation. In the present Railway Budget around Rs.315 crores have been allocated for important projects like new lines. Gauge conversion and doubling etc. At this pace of allocation, I think the Project might not get completed even after other 50 years. I request the Hon'ble Minister to increase the allocation from Rs.15 to Rs.50 crore for Central Railway new line.

In the sanction of RUBs and ROBs to the South Central Railway, many of the requests of the State Government and of our personal request, have not been considered and sanctioned. Coming to my own constituency, the RUBs and ROBs at the following places been long pending for consideration and I request the Hon'ble Minister to sanction the following RUB and ROBs :

RUB at LC No.47 of Jadcherla Railway Station of Secunderabad, Dronachalam section.

ROB at Gadwal Railway Station level crossing T 99 at KM 187.

ROB at Yenugonda Level crossing Gate between Mahaboob Nagar and Jadcherla.

ROB at Devekadra Railway level crossing gate.

My long pending request of provision of manning of level crossing at Kothoor village between Thimmapur and Shadnagar Railway Stations is not been considered yet. I request the Hon'ble Minister to sanction the manning of above said Railway Gate.

DOUBLING :

Secunderabad-Guntakal and onwards to Bangalore, Chennai and Goa have become very important Route for South Bound trains. As the number of trains have been increasing in this route, the route is becoming congested and long delays is taking place in passage of trains. Doubling of Secunderabad-Guntakal is very important and I request the Hon'ble Railway Minister to take up the

doubling of Secunderabad-Dronachalam section immediately.

SURVEYS

Updated survey of Gadwal-Macharla new lines have been ordered recently. I request the Hon'ble Railway Minister of speed up the survey and consider for sanction of construction of new Railway line between Gadwal and Macharla. Our Hon'ble Chief Minister also written a letter to your honourand your goodself also promised to sanction this line when your goodself was Railway Minister earlier. A survey has been ordered during the Railway Budget of 2005-06 between Jadcharla and Nandyal of South Central Railway. I request the Hon'ble Railway Minister to order the re-survey of this line and sanction the new line between Jadcherla and Nandyal.

NEW TRAINS

In Andhra Pradesh, Telangana and Rayalseema areas are relatively very backward areas. To travel between Bangalore and Secunderabad, passengers have to spend lot of money on other means of transport than Railways. Earlier one Grarib Rath train was planned to pass through Secunderabad, Mahaboob Nagar, Kurnool and Guntakal towards to Bangalore. But for the reasons not known this train is passing through Secunderabad, Vikarabad, Wadi onwards to Bangalore. I request the Hon'ble Railways Minister to sanction one more Garib Rath train to pass through Secunderabad, Mahaboob Nagar, Gadwal, Kunool onwards the Bangalore.

As the Alampoor old station had become defunct and Jogulamba Halt station is becoming very popularly and passenger patronage is increasing day by day and there is demand from the local people that the Jogulamba Halt station may be developed into a full fledged Railway Station with construction of platforms, station buildings, covered shed for shade and with all the passenger amenities. The Jogulamba Halt station may be made full fledged railway station.

Gadwal Railway Station may be include in the list of propose Adarsh Railway Stations.

Earlier, I have requested for stoppage of two sets of trains at Gadwal Railway Station. Proposal was sent to the Railway Board for consideration. I request the Hon'ble Railway Minister to consider the request and order for the stoppage of those two sets of trains in both up and down Directions.

With request through you Madam, the Railway Minister to allocate more funds for the projects of Andhra Pradesh of South Central Railway Zone as requested by Hon'ble Chief Minister of AP which is giving very high revenue to the Railways than other Railway Zones. In conclude the speech.

SHRI NARAHARI MAHATO (PURULIA): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank you for giving an opportunity to speak on the Railway Budget for 2009-10.

Sir, the hon. Railway Minister has presented the Railway Budget in the House on 3rd July, 2009 and I have read it thoroughly. Farmers, students, unorganized labour and all sections of the people are benefited from this Budget. But I will confine my speech only to the problems relating to my constituency. I am representing an economically backward and undeveloped district Purulia in West Bengal. After 62 years of Independence, one-third of the area of Purulia district has not been connected with a railway line.

Besides, the district of Purulia was added to the State of West Bengal on 1st November, 1956. We were in Bihar in Manbhum district. After the Bengali language movement, we have come into West Bengal. We have completed 50 years of our joining West Bengal in 2006 and from that time onwards we are approaching the Railway Ministry to start a new train, namely Manbhum Express from Purulia to Howrah, but till today it has not been sanctioned. It is a great sorrow for me that this train service has not yet been sanctioned.

Sir, our district is surrounded by Jharkhand on three sides. Ranchi is only 122 kms. from Purulia and 87 kms. has been connected with a double line from Ranchi to Kotsila, but from Kotsila to Purulia it is only 35 kms. and that is having only a single line. I appeal to the Railway Minister, through you, that the section between Kotsila to Purulia should be made a double line so that the economically backward and undeveloped district of Purulia will be greatly benefited.

The place called Adra falls in my constituency after delimitation. I am thankful to the Railway Minister that she has announced that a 1,000 MW Power Plant would be established there. Adra is one of the oldest divisional railway centres in India which has been there from the British period.[KS26]

T[RS27]here are two Railway high schools and Pry. schools for both boys and girls, so a flyover is essential near the railway station. Thousands of students cross the railway line and many a times the accidents take place. So, a flyover must be constructed near Adra Railway Station. The position and condition of the Adra Railway Hospital is very bad. So, to strengthen the infrastructure of Adra Railway Hospital efforts should be made. I would appeal to the hon. Railway Minister that it should be as early as possible.

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, आप अपनी बात थोड़ा संक्षेप में कहें।

SHRI NARAHARI MAHATO : On the other side, we had a great hope that a new railway line would be constructed from Jhargram to Purulia. In the Fourteenth Lok Sabha when Lalu Ji was Railway Minister, we discussed this in detail on the floor of this august House. But till date nothing has been done, even in this Railway Budget there is no mention about it. I would again appeal to the hon. Railway Minister to do something about it. If it is done, the economically backward and undeveloped district and the poor people who are living there in a distressed way will avail the facility of a railway line and make use of the train facility.

After 62 years of Independence, Purulia is still economically backward and undeveloped district. There is no Rajdhani train which crosses through Purulia Railway Station. So, my appeal to the hon. Railway Minister is that Bhubaneswar Rajdhani should pass through Purulia twice a week. This will be beneficial to the people of the economically backward and undeveloped district of Purulia.

Sir, there is a hill called Ayodhya Hill. It is a well known Hill in the Indian geography and in the geography of West Bengal. So, I would request that a toy-train should be introduced in the Ayodhya Hill. It is my demand, as a Member of Parliament of an economically backward district of Purulia, that a toy train should be introduced in Ayodhya Hill.

There are many halt stations in my district Purulia. I would request the hon. Railway Minister that they should be made full-fledged. For more than 35 years Garh-Jaipur is a halt station, but now because of the importance of the area and because the population is increasing day by day, I would demand and appeal to the hon. Railway Minister to make it a full-fledged station.

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया आप अपना भाषण समाप्त कीजिए।

SHRI NARAHARI MAHATO : Sir, I have many more points relating to my constituency but because of paucity of time, I would seek your permission to lay rest of my speech on the Table of the House.

ओश्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री का ध्यान रेल बजट में हिमाचल प्रदेश के लिए धनराशि उपलब्ध न कराने की तरफ दिलाते हुए अपना रोष व्यक्त करना चाहता हूँ । हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी व सीमावर्ती प्रदेश है, परन्तु जिस प्रकार से इस प्रदेश को हमेशा ही नजरअंदाज किया जाता रहा है, वह देश के लिए ठीक नहीं है । आजादी के 62 वर्षों बाद भी रेलों के विकास एवं विस्तार के मामले में हिमाचल प्रदेश में कोई काम नहीं किया गया है । केवल मात्र 36 किलोमीटर बड़ी रेल लाइन का निर्माण हुआ है, जो नगण्य है । रेलों के मामले में हिमाचल प्रदेश की जिस प्रकार से अनदेखी आज तक की जाती रही है, यह बहुत ही परेशानी वाला मामला है ।

हिमाचल प्रदेश का सामरिक दृष्टि से बहुत महत्व है, क्योंकि हिमाचल प्रदेश के बॉर्डर के साथ चीन की सीमा लगती है । आजादी के 62 वर्षों में मात्र 36 किलोमीटर रेल लाइन का बनना नहीं बनने के बराबर है । यह इस बात को दर्शाता है कि पहाड़ी प्रदेश की रेलों के मामले में हमेशा अनदेखी की जाती रही है ।

हाल ही में, हिमाचल प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री, प्रो. प्रेम कुमार घूमल ने हिमाचल प्रदेश में कुछ रेल लाइनों के निर्माण हेतु आग्रह किया है । मैंने भी अपने संसदीय क्षेत्र में पड़ने वाले नालागढ़-बद्दी-बरोटीवाला-काला अम्ब-पांवटा साहब को रेल लाइन से जोड़ने का आग्रह किया था, किन्तु मुझे खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि इस दिशा में कोई प्रगति अभी तक देखने को नहीं मिली है । उक्त रेल लाइन को आगे देहरादून तक जोड़ा जाना जरूरी है । मेरी मांग है कि इस रेल लाइन हेतु रेल मंत्री महोदया वर्ष 2009-10 के बजट में धन का पर्याप्त प्रावधान करें ।

एन.डी.ए. सरकार के समय में जब श्री नीतीश कुमार रेल मंत्री थे, तब कालका से परवाणु तक रेल लाइन को ब्रॉडगेज रेल लाइन बनाने की आधारशिला रखी गई थी । मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से आग्रह करूंगा कि उसके लिए पर्याप्त धनराशि रखें ताकि वह शीघ्रतिशीघ्र पूरी हो सके ।

* Speech was laid on the Table.

सामरिक दृष्टि से एन.डी.ए. सरकार के समय में हिमाचल प्रदेश के मनाली शहर से लेह तक एक रेल लाइन बनाने हेतु निर्णय लिया गया था उसके लिए संभवतः 500 करोड़ रुपए की बात भी की गई थी, किन्तु विगत पांच वर्षों में यू.पी.ए. की सरकार ने कुछ भी नहीं किया । मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदया से मांग है कि इस रेल लाइन के बारे में भी वे इस बजट में धन का प्रावधान करें ।

कालका से शिमला के बीच में जो रेलवे स्टेशन 100 साल पुराने थे, उन्हें कुछ अरसे पहले बन्द कर दिया गया था । इस क्षेत्र के किसानों को इनके बन्द करने से काफी परेशानी व आर्थिक नुकसान उठाना पड़ रहा है । उदाहरण के लिए जाबली (कसौली) वाला स्टेशन तथा अन्य कई स्टेशन हैं । मेरा आग्रह है कि इन्हें पुनः चालू किया जाए, ताकि वहाँ के लोगों, खासकर किसानों को अपनी पैदावार की ढुलाई में सुविधा व आवागमन सरल हो सके ।

कालका में रेलवे प्लेटफॉर्म का जो सीमेंटेड फर्श बनाया गया है, वह भी बहुत घटिया किस्म का है । मेरी मांग है कि उसकी जांच की जानी चाहिए । कालका के पूरे प्लेटफॉर्म पर छत डाल कर कवर किया जाए ।

शिमला, सोलन तथा कंडाघाट रेलवे स्टेशन को सुन्दर बनाए जाने की योजना तैयार की जाए । कालका-शिमला रेल लाइन को ""हैरीटेज रेल लाइन"" घोषित किया गया है । इस लाइन का अधिक से अधिक सौंदर्यीकरण किया जाना चाहिए ।

बाबा भलखू, अंग्रेजों के राज में एक छोटा कर्मचारी था । जब कालका-शिमला रेल लाइन का सर्वे किया जा रहा था, तो वह उसे पूरा करने में बार-बार असफल हो रहे थे । उस समय बाबा भलखू की आध्यात्मिक शक्ति के कारण अंग्रेज उस लाइन का सर्वे पूर्ण कर सके ।

एन.डी.ए. की सरकार के समय तत्कालीन रेल मंत्री, श्री नीतीश कुमार ने कालका-शिमला रेल लाइन के 100 वर्ष पूर्ण होने पर बाबा भलखू के नाम पर व उसकी याद में एक संग्रहालय बनाने की घोषणा की थी, परन्तु अभी तक वह पूरी नहीं हुई है । उसके लिए धन का प्रावधान कर एक संग्रहालय बनाया जाना चाहिए ।

इसके अलावा कुछ अन्य सुझाव मैं निम्न प्रकार देना चाहता हूँ । मेरा आग्रह है कि हिमाचल प्रदेश की तरक्की हेतु, मेरे इन सुझावों पर ध्यान देकर तत्काल कार्रवाई की जाए ।

1. हि.प्र. के बद्दी बरोटीवाला औद्योगिक क्षेत्रों को कालका-परवाणु से रेल लिंक दिया जाए-हि.प्र. के जिला सोलन की तहसील नालागढ़ में बद्दी और बरोटीवाला में एक विस्तृत औद्योगिक क्षेत्र बहुत तेजी से विकसित हुआ है जिसमें देश के बड़े-बड़े एवं नामी-गिरामी उद्योगपतियों ने अपने-अपने कारखाने एवं कार्यालय स्थापित किए हैं । इसलिए बद्दी और बरोटीवाला को कालका से परवाणु होते हुए उस औद्योगिक क्षेत्र को जोड़ा जाए ।

2. परवाणु से शिमला तक नैरोगेज रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए- परवाणु से शिमला तक की नैरोगेज रेल लाइन को 100 वर्ष से भी अधिक हो गए हैं, लेकिन इसका आमान परिवर्तन अभी तक नहीं किया गया है । देशभर से पर्यटक हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला एवं उससे ऊपर के अन्य स्थानों को भ्रमण करते हैं । यदि ब्रॉडगेज लाइन कर दी जाती है, तो जहाँ एक ओर यात्रियों का आवागमन बढ़ेगा वहीं माल ढोने की क्षमता बढ़ेगी जो अन्ततः रेलवे को लाभदायी होगी ।

3. पांवटा साहब (जिला सिरमौर) हि.प्र. में रेल आरक्षण केन्द्र की स्थापना- महोदय, पांवटा साहिब, जिला सिरमौर-हि.प्र. अत्यन्त प्राचीन, प्रसिद्ध एवं पुण्य सिख तीर्थयात्री धाम है जहां देश भर से लाखों सिख पर्यटक दर्शानार्थ आते हैं । यह स्थान गुरू गोविन्द सिंह जी की तपःस्थली रहा है । यदि यहाँ रेलवे के आरक्षण की सुविधा उपलब्ध हो जाती है, तो वृद्ध तीर्थ यात्रियों को तीर्थस्थान में दर्शन करने में सुविधा एवं सहायता उपलब्ध होगी ।

4. पठानकोट-जोगिंदरनगर रेल लाइन पर गांव नंदपुर भटोली में कि. मी. 68/3-2 पर रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण-

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर नैरोगेज रेल खंड पर नन्दपुर भटोली में 68/3-2 कि.मी. पर रेलवे क्रॉसिंग (फाटक) की मांग बहुत पुराने समय से चली आ रही है । नन्दपुर भटोली कस्बे के लगभग बीच में से रेल लाइन जा रही है जिसके कारण एक तरफ के लोगों को रेल लाइन पार कर दूसरी तरफ जाने में लगभग चार किलोमीटर का लम्बा चक्कर काटना पड़ता है । नन्दपुर भटोली जिला कांगड़ा का एक महत्वपूर्ण कस्बा है । लोगों को कस्बे के एक हिस्से से दूसरे हिस्से में जाने के लिए बहुत लम्बा चक्कर काटना पड़ता है जिसके कारण समय, श्रम एवं धन की बर्बादी बहुत हो रही है । हि. प्र. सरकार के वर्तमान मुख्य मंत्री, माननीय प्रो. प्रेम कुमार धूमल, जब नौवीं, दवीं लोक सभा में सांसद थे, तब और उनके बाद जब वे प्रथम बार हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री बने तब और अब जब वे दूसरी बार हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री बने हैं, तब से बराबर इस रेलवे क्रॉसिंग को बनाने का आग्रह करते हैं । जब वे पिछली बार लोक सभा के सदस्य बने, तब उन्होंने तत्कालीन रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव से मिलकर प्रार्थना की थी कि इसे तत्काल बनाया जाए । किन्तु कतिपय कारणों से अभी तक यह संभव नहीं हो सका । श्री लालू प्रसाद यादव से पूर्व जो रेल मंत्री थे, उन्होंने भी घोषणा की थी कि नन्दपुर भटोली में शीघ्र रेलवे बनाया जाएगा, लेकिन वह मात्र घोषणा बनकर रह गई । हिमाचल प्रदेश के अनेक सांसदों ने मुझसे पहले भी बार-बार रेल मंत्रालय से अनुरोध किया, किन्तु अभी तक कोई सकारात्मक परिणाम नहीं निकला और जनता की कठिनाई जैसी की तैसी बनी हुई है । रेल मंत्रालय ह.प्र. सरकार अथवा स्थानीय निकायों पर रेलवे क्रॉसिंग के लिए धन जमा कराने की बात कहता है और स्थानीय प्रशासन हि.प्र. सरकार से धन जमा कराने की बात कहते हैं। आप तो जानते ही हैं कि हि.प्र. सरकार के वित्तीय संसाधन बहुत सीमित हैं । ऐसी स्थिति में रेलवे क्रॉसिंग का खर्च प्रदेश सरकार अथवा स्थानीय निकाय वहन करने की स्थिति में नहीं हैं ।

5. ऊना-तलवाड़ा रेल लाइन को अम्ब से हिमाचल प्रदेश में मोड़ा जाए- हिमाचल प्रदेश की एकमात्र ब्रॉडगेज रेल लाइन ऊना-तलवाड़ा मं ऊना से चुरूडू तक बन चुकी ह और अम्ब से तलवाड़ा तक का कार्य प्रगति पर है । मैं चाहता हूं कि इस रेल लाइन को अम्ब से हिमाचल प्रदेश के अंदर मोड़कर चिन्तपुर्णी, परागपुर (हैरिटेज विलेज), नादौन और ज्वालामखी होते हुए रानीताल तक बनाया जाए । इससे हिमाचल की सरहद से निकलने वाली रेल लाइन हिमाचल के

बीचोंबीच से निकल सकेगी और जिला हमीरपुर का तहसील मुख्यालय नादौन तथा चिन्तपुर्णी, ज्वाला मां, बृजेश्वरी देवी तथा चामुंडा देवी आदि विश्व विख्यात धार्मिक स्थल रेल से जुड़ सकेंगे जिससे न केवल रेलवे की आय बढ़ेगी बल्कि जो दर्शनार्थी इन स्थलों के दर्शन रेल सेवा के अभाव में नहीं कर पाते हैं, वे रेल यात्रा कर दर्शन पाएंगे । इस क्षेत्र हेतु वायुयान की सेवाएं सीमित तथा बहुत महंगी होने के कारण अनेक लोग जो हिमाचल के सौन्दर्य के दर्शनार्थ आना चाहते हैं, वे नहीं आ पाते । रेल सेवा उपलब्ध होने से आम तथा खास व्यक्तियों का आवागमन सरल एवं सुलभ हो सकेगा ।

6. भानुपल्ली-बिलासपुर-बैरी रेल लाइन का निर्माण प्रारम्भ किया जाए- इस लाइन निर्माण की बात 1994-95 से चल रही है । इस रेल लाइन की घोषणा वर्ष 2008-09 में की गई थी । इसका प्राक्कलन रु. 1046 करोड़ का बना था जिसमें से प्रथम खंड के रूप में 20 किलोमीटर के निर्माण कार्य हेतु रु. 350.33 करोड़ स्वीकृत हुए, लेकिन अभी तक कार्य आगे नहीं बढ़ा है । इस लाइन पर सीमेंट बनाने वाली अनेक फैक्ट्रियाँ लग चुकी हैं । तेजी से कई औद्योगिक क्षेत्र विकसित हो रहे हैं । इस क्षेत्र में रहने वाले कृषकों, बागवानों एवं सब्जी उत्पादकों को अपनी उपज रेल से मंडियों में ले जाने में सुविधा होगी । अभी तक इस क्षेत्र में यह सारा कार्य सड़क मार्ग से होता है जिसमें ज्यादा समय और धन लगता है । इस क्षेत्र में रेल सेवा उपलब्ध होने से रेल की आय तो बेतहाशा बढ़ेगी, साथ ही साथ क्षेत्र का आर्थिक एवं सामाजिक विकास होगा । अतः मेरी प्रार्थना है कि इसका कार्य त्वरित गति से कराया जाए ।

7. दिल्ली से ऊना-हि.प्र. जाने वाली जनशताब्दी के समय में परिवर्तन

गत हिमाचल प्रदेश की जनता की अपार मांग एवं प्रदेश के मुख्य मंत्री, प्रो. प्रेम कुमार धूमल के अथक प्रयासों से दिलली चंडीगढ़ जनशताब्दी को ऊना तक बढ़ाया गया, लेकिन उसके परिचालन का समय अनुकूल नहीं होने से हिमाचल प्रदेश के लोगों को पर्याप्त लाभ नहीं मिल पा रहा है । इसलिए क्षेत्र के लोगों की बराबर मांग आ रही है कि उसके जाने समय में परिवर्तन किया जाए । ट्रेन नं. 2057, जो वर्तमान में नइ दिल्ली से 15.00 बजे चलकर, 1930 बजे चंडीगढ़ और रात्रि 22.10 बजे ऊना पहुंचती है, उसे नई दिल्ली से 11.30 बजे रवाना किया जाए, ताकि यह चंडीगढ़ 1555 बजे और ऊना 1830 बजे पहुंच सके । ट्रेन नं. 2056, ट्रेन नं. 2058 एवं ट्रेन नं. 2055 के वर्तमान समय में भी आंशिक परिवर्तन करते हुए चलाया जाए, तो इससे क्षेत्र के लोगों को बहुत सुविधा मिल सकती है ।

8. ऊना से दिल्ली इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करने एवं हिमालयन कवीन में छः कोचेज और जोड़ने के संबंध में ।

मैं ऊना के लिए हजरत निजामुद्दीन से एक इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारंभ करने एवं वर्तमान में चल रही हिमालयन क्वीन ट्रेन नं. 4059 (हजरत निजामुद्दीन से कालका) तक में छः अतिरिक्त कोच लगाने की प्रार्थना करता हूँ । इन छः कोचों को चंडीगढ़ में उक्त हिमालयन क्वीन से अलग कर के रेल लिंक नं. 130 के द्वारा ऊना तक ले जाया जाए, तो इससे बहुत बड़े क्षेत्र में निवास करने वाले स्थानीय रेल यात्रियों एवं सेना में कार्यरत लाखों सैनिकों को बहुत सुविधा मिलेगी।

9. बिलासपुर-मंडी-मनाली-लेह/लद्दाख बड़ी रेल लाइन का निर्माण -

महोदया, हिमाचल प्रदेश की जनता तथा हिमाचल प्रदेश सरकार लगातार इस हेतु प्रयास करती रही हैं कि हिमाचल के भीतरी भागों को सीमावर्ती भाग लेह-लद्दाख से जोड़ा जाति ताकि पूरे क्षेत्र का विकास हो सके । इस रेल लाइन का तकनीकी सर्वेक्षण रेल मंत्रालय द्वारा किया जा रहा है। इस रेल लाइन का निर्माण सामरिक दृष्टि से भी आवश्यक है । इसके माध्यम से सीमावर्ती भागों में सेना को रसद एवं अन्य आवश्यक साजोसामान की सप्लाई सुनिश्चित की जा सकती है । इसके माध्यम से लेह-लद्दाख एवं हिमाचल के भीतरी भागों का पर्यटन की दृष्टि से बहुत विकास होगा । यह एक मात्र ऐसी रेल लाइन है जिसके सामरिक (डिफैंस) महत्व को ध्यान में रखते हुए भारतीय सेना भी इस रेल लाइन का निर्माण कराना चाहती है । इसलिए मुझे विश्वास है कि आप ऐसे देश-हित के महत्वपूर्ण कार्यों को रूटीन कार्य न मानकर सीमावर्ती प्रदेश की जीवनरेखा बनने वाली इस रेल लाइन को प्राथमिकता देते हुए राष्ट्रीय परियोजना मानकर निर्माण कार्य हेतु स्वीकृति प्रदान करेगा ।

10. लखनऊ-चंडीगढ़ एक्सप्रैस नं. 4231 को चंडीगढ़ से कालका और ऊना तक बढ़ाया जाए ।

11. कालका परवाणु ब्रॉड गेज रेल लाइन का निर्माण शीघ्र पूरा किया जाए ।

12. चंडीगढ़-जगाधरी-पौंटा साहिब-देहरादून रेल लाइन का निर्माण किया जाए ।

13. घनौली-पिंजौर वाया नालागढ़ बद्दी रेल लाइन का निर्माण किया जाए ।

14. कुमारहट्टी हिमाचल प्रदेश देहरादून रेल लाइन का निर्माण किया जाए ।

15. कालका से नालागढ़ के बीच 40 किलोमीटर रेल लाइन का निर्माण किया जाए ।

ओश्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी): मैं रेल बजट पर हो रही चर्चा से सरोकार रखते हुए माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी जी को सामाजिक समरसता की भावना से परिपूर्ण बजट पेश करने हेतु हार्दिक बधाई एवं धन्वाद देता हूँ । माननीया रेल मंत्री जी ने जिस सामाजिक दायित्व को महत्व देते हुए अपने बजट में आम आदमी की सुविधाओं और देश के पिछड़े इलाकों में रेलवे की पहुँच की जरूरत को रेखांकित जिन लोकप्रिय योजनाओं का एलान किया उस दृष्टि से यह एक अभूतपूर्व बजट है ।

रेल सुरक्षा को प्राथमिकता देते हुए रेल मंत्री जी ने महिलाओं, युवाओं व कमजोर आय वर्ग के असंगठित मजदूरों को अधिकाधिक सुविधाएँ मुहैया कराने की दिशा में एक ऐतिहासिक शुरूआत की है । दिन-प्रतिदिन बढ़ते यात्री भार को देखते हुए 59 नई रेलगाड़ियाँ चलाने के साथ ही बड़े शहरों के बीच 12 नॉनस्टॉप ट्रेन चलाने का कदम दौड़ती-भागती जिंदगी के बीच एक स्वागत योग्य कदम है । व्यस्त सीजन में महिलाओं के लिए विशेष ट्रेन चलाना तथा 140 स्टेशनों पर महिला कमांडों की नियुक्ति की घोषणा, लंबी गाड़ियों में डॉक्टर की तैनाती एक सराहनीय प्रयास है । डेढ़ हजार रुपए की आमदनी वाले असंगठित क्षेत्र के मजदूरों को 25 रु0 में मासिक पास इस वर्ग को राहत देने वाला एक बड़ा कदम है । युवाओं के लिए वातानुकूलित रेलगाड़ियों में 1500 किलोमीटर की यात्रा 299 रु0 में व 2500 किलोमीटर की यात्रा 399 में उनके लिए एक अच्छी सौगात है । 5,000 डाकघरों व 50 मोबाइल वैन से टिकटों की बिक्री सुविधा से यात्रियों के धन एवं समय की बचत होगी । विकलांगों तथा अल्पसंख्यकों के लिए विशेष भर्ती योजना की घोषणा यूपीए के घोषणापत्र के क्रियान्वयन का दिशा में एक सार्थक कदम है ।

मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र बाराबंकी की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ जहां देवा शरीफ विश्व विख्यात सूफी संत वारिस अली शाह की दरगाह है यहां दुनिया भर से हर धर्म के लोगों का वर्षपर्यन्त आवागमन लगा रहाता है । बाराबंकी देवा रोड पर लखनऊ-वाराणसी तथा लखनऊ-गोरखपुर रेलवे लाइन गुजरती है । जहां रेलवे फाटक पर लोगों को घंटों इंतजार करना पड़ता है ।

* Speech was laid on the Table.

अतः मैं आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध करूंगा कि पयटकों एवं जन सामान्य की सुविधा के लिए रेलवे पुरल का निर्माण किया जाय तथा बाराबंकी रेलवे स्टेशन को एक आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित करने वाले स्टेशनों की सूची में शामिल किया जाय ।

इसी के साथ मैं पुनः रेल मंत्री जी को इस लोकप्रिय बजट के लिए हार्दिक बधाई एवं धन्यवाद देता हूँ ।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर (हमीरपुर): महोदय, रेल बजट पर आपने मुझे हिमाचल प्रदेश के लोगों की भावनाओं को रखने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूं। यूपीए की सरकार को एक बार फिर सत्ता में आने का मौका मिला है। माननीया रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट यहां प्रस्तुत किया है, उसमें उन्होंने आम आदमी की बात रखने की बात कही है, इज्जत की बात की है। मैं आपका ध्यान इस तरफ आकर्षित करना चाहता हूं कि इस रेलवे बजट में पूरी तरह से हिमाचल प्रदेश की अनदेखी की गयी है। [C28]

आज आज़ादी के 62 वर्षों के बाद भी इस पहाड़ी राज्य के लोगों को रेल सुविधाओं से वंचित रखा गया है। अगर आज बात की जाए कि पंजाब, हरियाणा, दिल्ली, राजस्थान के किसानों को अगर पानी की सुविधा चाहिए तो हिमाचल प्रदेश में बाँध बनाए जाते हैं और इन राज्यों को पानी दिया जाता है। हिमाचल प्रदेश में पनबिजली परियोजनाएँ चलाकर बिजली का दोहन करके देश के बाकी राज्यों को हिमाचल प्रदेश

से बिजली दी जाती है। बाकी राज्यों में इंडस्ट्रीज़ को बढ़ावा दिया जाता है। सबसे बड़ा पर्यावरण को अगर किसी ने नुकसान पहुँचाया है तो हमारे पड़ोसी राज्यों ने पहुँचाया है। जहाँ तक रेलवे की बात आती है, केन्द्र सरकार द्वारा मिलने वाले बजट की बात आती है तो पूरी तरह से हिमाचल प्रदेश की अनदेखी की जाती है। एक बार फिर रेल बजट में वही देखने को मिला। 62 वर्ष बीत गए, इन 62 वर्षों के बाद भी केवल 33 किलोमीटर की रेल लाइन हिमाचल प्रदेश में बनी। हिमाचल प्रदेश के लोगों को लगता है कि शायद ब्रिटिश राज ही अच्छा था कि शिमला तक रेल लाइन पहुँच गई, पठानकोट से जोगिन्दरनगर तक रेल लाइन पहुँच गई लेकिन 62 वर्ष की आज़ादी के बाद भी हिमाचल प्रदेश में 33 किलोमीटर रेल लाइन बनी है।

मैं आपके ध्यान में यह भी लाना चाहता हूँ कि आदरणीय लालू जी ने और प्रधान मंत्री जी ने पिछले वर्ष कहा था कि ऊना-तलवाड़ा रेल लाइन को इस वर्ष पूरा किया जाएगा। इस बार के बजट में भी देखा जाए तो जो कुल बजट है, उसका एक प्रतिशत हिस्सा भी हिमाचल प्रदेश के पक्ष में नहीं दिया गया। इतनी अनदेखी हुई है। अगर पर्यटन की दृष्टि से देखा जाए तो हम कहते हैं कि हम पर्यटन की दृष्टि से बहुत सारा फॉरैन इनवैस्टमैंट ला सकते हैं, बहुत सारे रोज़गार उपलब्ध करवाए जा सकते हैं लेकिन हिमाचल प्रदेश में अगर यातायात की बात की जाए तो आम लोगों के लिए सुविधा केवल सड़क है। सड़कों के लिए भी हमें पर्याप्त धन उपलब्ध नहीं करवाया जाता। मैं रेल लाइन की बात कहूँ तो ऊना-तलवाड़ा रेल लाइन इसलिए भी महत्वपूर्ण है कि चिन्तपूर्णी और ज्वालाजी मंदिर में दर्शन के लिए लाखों श्रद्धालु प्रति वर्ष हिमाचल प्रदेश आते हैं। इस रेल लाइन का जल्द से जल्द पूरा होना बहुत ज़रूरी है। मंत्री जी सदन में मौजूद हैं, मैं उनसे आग्रह करना चाहता हूँ कि बहुत कम धन इस रेल लाइन के लिए रखा गया है, कृपा करके इस रेल लाइन को ऊना से तलवाड़ा तक इसी वर्ष पूरा किया जाए।

अगर सीमैंट फैक्ट्रीज़ की बात की जाए तो उत्तर भारत में अधिकतर सीमैंट हिमाचल प्रदेश से बनकर आता है। तीन बहुत बड़े सीमैंट के उद्योग हिमाचल प्रदेश में लगे हैं। साढ़े तीन हज़ार के लगभग ट्रक प्रतिदिन हिमाचल प्रदेश से दूसरे राज्यों में केवल सीमैंट की ढुलाई करते हैं। जिला बिलासपुर से पंजाब, हरियाणा, दिल्ली, राजस्थान और बाकी राज्यों तक यहाँ से सीमैंट की ढुलाई की जाती है। लाखों, करोड़ों रुपये का तेल प्रति वर्ष खर्च किया जाता है। हम कार्बन एमिशन की बात करते हैं, क्लाइमेट चेन्ज की बात करते हैं। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि पर्यावरण को बचाने के लिए how to cut down the carbon emission. I think it has become so important that the railway line should be built from Bhanupalli to Bilaspur. पिछले साल के बजट में अगर देखा जाए तो कहा गया था कि लगभग 1050 करोड़ रुपये इस रेल लाइन पर खर्च होंगे। साढ़े तीन सौ करोड़ रुपये देने की बात कही गई लेकिन इस बार के बजट में देखा जाए तो कोई बात सदन में नहीं रखी गई कि कितनी जल्दी इस रेल लाइन को पूरा किया जाएगा। मैं आपके माध्यम से पूछना चाहूँगा कि कब तक भानुपल्ली से बिलासपुर तक की रेल लाइन बनकर तैयार होगी? जो 3500-4000 ट्रक प्रतिदिन सीमैंट की ढुलाई करते हैं, उससे तेल की खपत भी ज्यादा होती है और पर्यावरण को भी नुकसान होता है। अगर रेल लाइन होगी तो सीमैंट की ढुलाई रेल लाइन से होगी। इससे सीमैंट सस्ता भी होगा और ज्यादा से ज्यादा वायेबिलिटी भी उस रेल लाइन की बनेगी। हमारे प्रदेश के मुख्य मंत्री प्रेम कुमार धूमल जी ने माँग उठाई थी कि पठानकोट से जोगिन्दरनगर वाली रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाए और उसी रेल लाइन को पठानकोट से जोगिन्दरनगर-मंडी-मनाली-लेह तक पहुँचाया जाए।

इससे बार्डर पर बैठे सैनिकों के लिए साजो-समान की ढुलाई भी आसानी से की जा सके। पठानकोट-जोगिन्दर नगर वाली रेल लाइन को मण्डी-मनाली-लेह तक ले जाया जाए। भानुपल्ली से बिलासपुर रेलवे लाइन को भी मण्डी से जोड़ने पर दिल्ली से आने वाले टुरिस्टों को मनाली, मण्डी और धर्मशाला जाने में सुविधा होगी, आर्मी के लिए भी सामान ले जाने में सुविधा होगी। इस रेलवे लाइन के लिए ज्यादा धन देने की आवश्यकता है। मैं केवल हिमाचल प्रदेश के हित की बात नहीं कर रहा हूं अपितु देश हित की बात कर रहा हूं। चीन और पाकिस्तान के बार्डर पर हिमालयन रेंज बहुत बड़ी भूमिका निभाती है। रेल के माध्यम से हम उन क्षेत्रों में आसानी से पहुंच सकते हैं, जहां सड़क से पहुंचने में दुविधा आती है।

उपाध्यक्ष महोदय, शिमला रेलवे लाइन अंग्रेजों के समय की बनी हुई है। शिमला एक पर्यटन क्षेत्र है। आपमें से बहुत से मेरे मित्र मुझे आकर यह बात कहते हैं कि शिमला में ट्रेफिक की बहुत समस्या हो गई है। यदि नैरो गेज ट्रेन होगी और उससे जाने में सात घण्टे लगेंगे तो लोग निश्चत तौर पर दो-ढाई घण्टे में अपने वाहन से जाना पसंद करेंगे। हमने बार-बार यह मांग उठाई है कि शिमला रेलवे लाइन को ब्राड गैज में कन्वर्ट किया जाए। इसके लिए ज्यादा से ज्यादा धन दिया जाए। इससे जो पर्यटक शिमला और सांगला जाना पसंद करते हैं, उन्हें लाभ होगा।

महोदय, एनडीए की सरकार ने औद्योगिक पैकेज हिमाचल प्रदेश को दिया था। यह पैकेज दस वर्ष के लिए था। लेकिन यूपीए की सरकार ने उस पैकेज को वर्ष 2013 से घटाकर वर्ष 2007 कर दिया। हमारे द्वारा मांग उठाने पर उसे वर्ष 2010 तक कर दिया गया है। बद्दी, बरोटीवाला, नालागढ़ और परवाणु में बहुत सारी इंडस्ट्री लगी हुई है। हमने कभी इस बात को नहीं सोचा की दिल्ली ने हरियाणा के लिए सड़क बनाने से मना किया है। लेकिन बद्दी-बरोटीवाला को जाने के लिए हरियाणा की सरकार ने सड़क नहीं बनायी है, जिस कारण से वहां के लोगों को असुविधा होती है और हजारों लोग चंडीगढ़ पंचकुला से बद्दी जाते हैं, उनको असुविधा होती है। केन्द्र सरकार से हमने बार-बार अनुरोध किया कि चंडीगढ़ से बद्दी तक के लिए रेलवे लाइन बनायी जाए और जो शताब्दी चंडीगढ़ तक चलती है, उसे बद्दी तक किया जाए।

लेकिन उस रेलवे लाइन पर आज तक कोई काम नहीं हुआ है, सर्वेक्षण तक नहीं हुआ है। वहां से फ्रेट कोरीडोर के माध्यम से बहुत सारा धन मिल सकता है। वहां के लोगों को सुविधा प्रदान की जा सकती है। मैं मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि कब तक उस रेलवे लाइन का काम पूरा होगा और इस बजट में कितना धन उसके लिए देंगे? महोदय, छोटे-छोटे कार्य लटके हुए हैं। पठानकोट-जोगिंदरनगर रेलवे लाइन पर नंदपुर-भटोली गांव पर एक रेलवे क्रासिंग बननी है। हम पिछले एक दशक से इसकी मांग रेलवे मंत्रालय के समक्ष उठा रहे हैं। ऐसी छोटी-छोटी समस्याओं का समाधान जल्द से जल्द होना चाहिए। ऐसी बहुत सी ट्रेनें हैं जो कि ऊना से अम्बाला और दिल्ली के बीच में चलती हैं, लेकिन उनमें टॉयलेट की भी सुविधा नहीं है।[r29]

महिलाएं छः घंटे तक सफर करती हैं, लेकिन उसमें टॉयलेट की कोई सुविधा नहीं है। आम आदमी की, इज्जत की बात की गई, लेकिन इस बजट में मैंने देखा है कि यह बजट आम आदमी से बहुत परे है। हमने सोचा था कि ममता जी रेल मंत्री बनी हैं, उनकी ममता पूरे देश में देखने को मिलेगी, वे हर व्यक्ति की भावनाओं का ध्यान रखेंगी। मैं कहना चाहूंगा कि हिमाचल की तरफ अनदेखी हुई है। मैं फिर भी आशा करता हूं कि मंत्री जी हिमाचल प्रदेश के हितों की रक्षा करेंगी। हिमाचल प्रदेश में जिन लाइनों की मांग मैंने यहां उठाई है, उन्हें जल्द से जल्द पूरा करेंगी। मंत्री जी अपने भाषण में ये भी बताएं कि हिमाचल प्रदेश की रेलवे लाइनों के लिए कितना और धन दिया जा रहा है ताकि प्राथमिकता के तौर पर ऊना, तलवाड़ा रेलवे लाईन को जल्द से जल्द पूरा किया जाए। भानुपुली विलासपुर की रेलवे लाईन,...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय: ठाकुर जी, अब आप अपना भाषण समाप्त करें।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर : उसे ज्यादा से ज्यादा धन आबंटित करा कर उसका निर्माण कार्य पूरा कराया जाए। शिमला तक की रेलवे लाईन को ब्रोडगेज़ करके लाखों पर्यटकों को उसका लाभ दिया जाए।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया, आशा करता हूं कि रेल मंत्री जी भी अपनी ममता हमारे ऊपर बनाए रखेंगी । मैं अपना शेष भाषण सदन के पटल पर रखता हूं ।

ओ मैं आपको यू.पी.ए. सरकार का पहला रेल बजट प्रस्तुत करने पर हार्दिक बधाई देता हूं । आपने अपने नाम के मुताबिक ही सब पर ममता बिखेरी, लेकिन हिमाचल प्रदेश को आपने अपनी ममता से महरूम रखा । आपने अपनी प्राथमिकताओं में यात्री सुविधाएं , साफ-सफाई, रेलवे खान-पान की क्वालिटी, सेफ्टी और सिक्योरिटी तथा समय पालन की प्राथमिकताएं रखी हैं । यह नितान्त आवश्यक है कि इन पर गंभीरता से विचार किया जाए और इन्हें सुधारा जाए ।

हिमाचल प्रदेश पहाड़ी एवं सीमावर्ती क्षेत्र है, जहां रेलों का विकास देश की आजादी के 62 वर्षों बाद भी नहीं हुआ । इसलिए मैं इस बजट के पक्ष में नहीं हूं । हिमाचल प्रदेश में जो रेलें अंग्रजों के समय बनाई गई थी , वे ही अब तक हैं । उनमें मात्र 33 किलोमीटर का इजाफा हुआ है । इस प्रकार देखें तो हिमाचल प्रदेश में रेलों का विकास नगण्य हुआ है और वहां के लोग अभी तक रेलों को देखने के लिए तरस रहे हैं ।

देश के अनेक भागों में लोग, रेलों के विकास एवं विस्तार हेतु मांग करते हैं । जब उनकी मांगे रेलवे द्वारा नहीं मानी जाती हैं, तो वे अपनी मांगों को मनवाने के लिए तोड़-फोड़ करते हैं जिससे जन-धन की अपार हानि होती है, लेकिन हिमाचल प्रदेश के लोग शंतिपूर्ण तरीके से अपनी मांगे विगम अनेक वर्षों से करते रहे हैं, परन्तु अभी तक उनकी सुनवाई नहीं हुई है और रेलों का विकास और विस्तार हिमाचल प्रदेश में शून्य के बराबर हुआ है । मेरा इस सदन के माध्यम से रेल मंत्री महोदया, आपसे आग्रह- पूर्वक निवेदन है कि आप हिमाचल प्रदेश के लोगों के धैर्य की ओर परीक्षा न लें । अब समय आ गया है कि जब हिमाचल प्रदेश के साथ विगत 63 वर्षों से रेलों के क्षेत्र में चले आ रहे अन्याय को दूर किया जाए और 63 वर्षों के अंतराल में देश में रेलों के विकास के अनुपात में हिमाचल प्रदेश को उसका वास्तविक हिस्सा दिया जाए ।

... This part of the Speech was laid on the Table.

आप जानती है कि हिमाचल प्रदेश रेलों का विकास , विस्तार एवं उन्नयन अभी तक नहीं हुआ है । हिमाचल प्रदेश में रेलों का विकास फलों एवं ऑफ सीजन सब्जियों , सामाजिक कल्याण, सामरिक दृष्टि से और पर्यटन को बढ़ावा देने हेतु आवश्यक है । इसलिए मैं कुछ निम्नलिखित प्रमुख सुझाव देना चाहता हूं और आग्रह करना चाहता हूं कि इनके ऊपर गंभीरता से विचार किया जाए और इनके बारे में एक समयबद्ध कार्यक्रम बनाकर , राष्ट्रीय परियोजना मानकार विकास और विस्तार किया जाए ।

ऊना- नंगल -तलवाड़ा रेल लाइन का निर्माण शीघ्रतिशीघ्र किया जाएः-

हिमाचल प्रदेश की एक मात्र ब्रोडगेज रेल लाइन ऊना -तलवाड़ा वर्तमान में ऊना से चुरूडू तक बन चुकी है और अम्ब से तलवाड़ा तक कार्य प्रगति पर है । इस रेल लाइन के निर्माण कार्य को पूर्ण करने हेतु भू0पू0 रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने कहा था कि इस रेल लाइन का कार्य वर्ष **2008-09** में पूर्ण कर लिया जाएगा लेकिन इसके पूर्ण होने की बात दूर रही इसके लिए केवल 25 करोड़ रूपए स्वीकृत किए गए हैं । अगर इसी प्रकार धन का आबंटन होता रहा तो यह रेल लाइन अगले 50 सालों में भी पूर्ण नहीं हो पाएगी । इस क्षेत्र में प्रतिवर्ष **15-20** लाख श्रद्धालू प्राचीन माता मन्दिर चिन्तपुर्णी और ज्वाला माता जी के दर्शनों हेतु आते हैं । अतः मेरा आग्रह है कि इसके निर्माण कार्य को चरण-बद्ध करते हुए अगले दो वर्षों में पूर्ण करने का लक्ष्य रखा जाए और उसी के अनुसार धनराशि का प्रावधान किया जाए ।

भानुपल्ली-बिलासपुर-बैरी रेल लाइन का निर्माण प्रारम्भ किया जाएः-

इस लाइन निर्माण के काम में तेजी लाई जाए । इस क्षेत्र में प्रतिदिन लगभग **3,500** ट्रक सीमेंट की धुलाई करते हैं । इतनी मात्रा में ट्रकों के चलने के कारण वायु प्रदूषण फैलता है और तेल की जो खपत होती है, उससे राष्ट्रीय हानि हो रही है । इस रेल लाइन की घोषणा वर्ष **2008-09** में की गई थी । इसका प्राक्कलन रूपए 1046 करोड़ का बना था जिसमें प्रथम खंड के रूप में 20 कि0मी0 के निर्माण कार्य हेतु रू0 **350.33** करोड़ स्वीकृत हुए , लेकिन अभी तक कार्य आगे नहीं बढ़ा है । इस लाइन पर सीमेट बनाने वाली अनेक फैक्ट्रियां लग चुकी हैं। बहुत तेजी से कई औद्योगिक क्षेत्र विकसित हो रहे हैं । इस क्षेत्र में रहने वाले कृषकों , बागवानों एवं सब्जी उत्पादकों को अपनी उपज रेल से मंडियों में ले जाने में सुविधा होगी । अभी तक इस क्षेत्र में यह सारा कार्य सड़क मार्ग से होता है जिसमें ज्यादा समय और धन लगता है । इस क्षेत्र में रेल सेवा उपलब्ध होने से रेल की आय तो बेतहाशा बढ़ेगी, साथ ही साथ क्षेत्र का आर्थिक एवं सामाजिक विकास होगा । अतः मेरी प्रार्थना है कि इसका कार्य त्वरित गति से बराया जाए ।

बिलासपुर-मंडी-मनाली-लेह/लद्दाख बड़ी रेल लाइन का निर्माणः-

हिमाचल प्रदेश की जनता तथा हिमाचल प्रदेश सरकार लगातार इस हेतु प्रयास करती रही है कि हिमाचल के भीतरी भागों को सीमावर्ती भाग लेह-लद्दाख से जोड़ा जाए, ताकि पूरे क्षेत्र का विकास हो सके । इस रेल लाइन का तकनीकी सर्वेक्षण रेल मंत्रालय द्वारा किया जा रहा है। इस रेल लाइन का निर्माण सामरिक दृष्टि से भी आवश्यक है । इसके माध्यम से सीमावर्ती भागों में सेना को रसद एवं अन्य आवश्यक साजोसमान की सप्लाई सुनिश्चित की जा सकती है । इसके माध्यम से लेह-लद्दाख एंव हिमाचल के भीतरी भागों का पर्यटन की दृष्टि से बहुत विकास होगा । यह एक मात्र ऐसी रेल लाइन है जिसके सामरिक (डिफैंस) महत्व को ध्यान में रखते हुए भारतीय सेना भी इस रेल लाइन का निर्माण कराना चाहती है । इसलिए मुझे विश्वास है कि आप ऐसे देश-हित के महत्वपूर्ण कार्यों को रूटीन कार्य न मानकर सीमावर्ती प्रदेश की जीवनरेखा बनने वाली इस रेल लाईन को प्राथमिकता देते हुए राष्ट्रीय परियोजना मानकर निर्माण कार्य हेतु स्वीकृति प्रदान करेगा ।

घनौली-बड़ी रेल लाइन का निर्माणः-

इस रेल लाइन का निर्माण की स्वीकृति वर्ष 2007-08 के रेल बजट में प्रदान की गई थी। केन्द्र शासित प्रदेश चंडीगढ़ द्वारा उक्त रेल लाइन के निर्माण कार्य हेतु आवश्यक भूमि उपलब्ध कराने में असमर्थता को देखते हुए रेलवे ने घनौली, जिला रोपड़-पंजाब से बड़ी को रेल लिंक देने का प्रस्ताव दिया है, लेकिन अभी तक इस दिशा में कोई सार्थक प्रयास नहीं किया गया है।

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि रेल इस रेल लाइन का निर्माण हिमाचल प्रदेश के लिए अति-आवश्यक है बद्दी, बरोटीवाला और नालागढ़, इन तीन औद्योगिक स्थानों पर हजारों फैक्ट्रियां लग चुकी हैं और लाखों लोग प्रतिदिन चंडीगढ़ , पंचकूला तथा पंजाब और हरियाणा के विभिन्न क्षेत्रों से यहां आते हैं। यदि यह रेल लाइन बन जाती है , तो हजारों इंडस्ट्रीज तथा लाखों काम करने वालों को लाभ पहुंचेगा ।

उस क्षेत्र में अनेक प्रमुख शैक्षणिक संस्थाएं हैं । उनमें आने वाले हजारों विद्यार्थियों को लाभ मिलेगा । इसलिए मेरा आग्रह है कि इसका निर्माण जल्दी से जल्दी कराया जाए, ताकि पहाड़ी राज्य की अनदेखी न हो ।

परवाणु से शिमला तक नैरोगेल रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाएः-

परवाणु से शिमला तक नैरोगेल रेल लाइन बने 100 वर्ष से भी अधिक हो गए हैं, लेकिन इसका आमान परिवर्तन अभी तक नहीं किया गया है । देश भर से पर्यटक हिमाचल प्रदेश की राजधानी शिमला एवं उससे ऊपर के अन्य स्थानों का भ्रमण करते हैं । यदि ब्रॉडगेज लाइन कर दी जाती है, तो जहां एक ओर यात्रियों का आवागमन बढ़ेगा वहीं माल ढ़ोने की क्षमता बढ़ेगी जो अन्ततः रेलवे को लाभदायी होगी ।

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाएः-

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर रेलवे लाइन लगभग 150 वर्ष पूर्व जलविद्युत परियोजनाओं हेतु भारी मशीनरी ले जाने हेतु अंग्रेजों के समय में बनी थी, लेकिन अबयह रेल लाइन हिमाचल प्रदेश की

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर रेल लाइन को ब्रॉडगेज किया जाएः-

पठानकोट-जोगेन्द्र नगर रेलवे लाइन लगभग 150 वर्ष पूर्व जलविद्युत परियोजनाओं हेतु भारी मशीनरी ले जाने हेतु अंग्रेजों के समय में बनी थी, लेकिन अबयह रेल लाइन हिमाचल प्रदेश की महत्वपूर्ण रेल लाइन है जिससे यात्री आवागमन बहुत होता है । यदि इसे ब्रौडगेज कर दिया जाएगा, तो इससे हिमाचल प्रदेश में पर्यटन को बढ़ावे के साथ-साथ रेलवे की आय में इजाफा होगा ।

रानीताल से ज्वालामुखी होते हुए द्योटसिद्ध अथवा ऊना से द्योटसिद्ध रेलवे लाइन बिछाने का सर्वेक्षण कराएं-

प्रसिद्ध सिख तीर्थ स्थान आन्नदपुर साहब के पास मेरे लोक सभा क्षेत्र के ज्वालामुखी, चिन्तपुर्णी,बृजेश्वरी उवी एवं चामुंडा देवी जेसे अनेक प्रसिद्ध एवं प्राचीन धार्मिक स्थल हैं। आनन्दपुर साहब रेल से जुड़ा हुआ है । नंगल में नैशनल फर्टीलाइजर नामक बड़ा खाद का कारखाना है । भाखड़ा-पंगल जलविद्युत परियोजना हैं , जहां रोजाना हजारों की संख्या में लोग दिल्ली से जाते हैं ।

ऊना रेलवे स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का अभावः-

ऊना रेलवे स्टेशन पर शैल्टर नहीं है । ग्रीष्मऋतु में शीतल पेयजल की व्यवस्था नहीं है । रेलवे स्टेशन को जाने वाला मार्ग भी बहुत खराब स्थिति में है जिसके कारण प्रतिदिन दुर्घटनाएं होती हैं।

ऊना रेलवे स्टेशन से नई रेलों को चलाने के संबंध में-

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि हिमाचल प्रदेश के लोग बहुत बड़ी संख्या में मुम्बई एवं महाराष्ट्र के अन्य क्षेत्रों में रहते हैं । सच खंड एक्सप्रेस रेल नं0 2716 अमृतसर से नांदेड़ के लिए चलती है । यदि इस रेल लाइन के कुछ डिब्बे ऊना रेलवे स्टेशन से चला दिए जाएं, जो अमृतसर से नान्देड़ जाने वाली सच खंड एक्सप्रेस में अम्बाला रेलवे स्टेशन पर जोड़ दिए जाएं , तो ऊना-हि.प्र. से रेल यात्री सीधे नान्देड़ तक की यात्रा सुविधाजनक रूप से कर सकते हैं । जिस प्रकार से पश्चिम एक्सप्रेस नं0 2926ए (कालका-बान्द्रा टर्मिनस) एवं नं0 2926 (अमृतसर-बान्द्रा टर्मिनस) के डिब्बों को अम्बाला में जोड़ दिया जाता है, उसी प्रकार की व्यवस्था सच खंड एक्सप्रेस में प्रायोगिक रूप में की जा सकती है । इससे देशभर से पर्यटक, धार्मिक श्रद्धालु एवं आर्मी के अधिकारी एवं कर्मचारी सुविधाजनक रूप से हिमाचल प्रदेश आ-जा सकते हैं ।

(ए) मेरा निवदन है कि ऊना रेलवे स्टेशन से एक अतिरिक्त ट्रेन चलाई जाए जो दिल्ली, आगरा छावनी, ग्वालियर, झांसी, भोपाल और मनमाड तक जाए । इससे नॉर्थ सेंट्रल रेलवे, सेंट्रल रेलवे एवं साउथ सैंट्रल रेलवे को हिमाचल प्रदेश से सीधे जोड़ा जा सकता हे ।

(बी) ऐसा करने से हिन्दू-धर्मार्थी मथुरा-वृन्दावन व शिर्डी सुविधाजनक रूप से जा सकते हैं ।

(सी) सिख तीर्थ यात्री आनन्दपुर साहब जहां खालसा पिं की नींव रखी गई थी, वहां सुविधाजनक रूप से दर्शनार्थ आ सकते हैं ।

(डी) डिफेंस पर्सोनैल को आर्मी हैडक्वाटर आने-जाने दिल्ली, अम्बाला कैंट, मथुरा, आगरा कैंट, ग्वालियर झांसी, भोपाल, मनमाड और औरंगाबाद आने-जाने में बहुत सुविधा होगी ।

चुरूडू-टकारला-ऊना रेल में टॉयलेट की व्यवस्था करने के संबंध में-

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि ट्रेन नं. 2 सी एन ए , आई सी एन ए जो चुरूडू-टकारला-नंगल डैम-चंडीगढ़-अम्बाला छावनी के लिए चलती है । यह छः घंटे की यात्रा है, लेकिन इस ट्रेन में टॉयलेट की कोई व्यवस्था नहीं है । इस कारण रेल यात्रियों को मूत्र एवं शौच जाने में अत्यनत कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है । विशेषरूप से वृद्ध , महिला एवं बच्चों को तो बहुत भारी दिककत पेश आती है। अतः मेरा आग्रह है कि छः घंटे की यात्रा वाली इस रेल गाड़ी में टॉयलेट की व्यवस्था अवश्य की जाए ।

पठानकोट-जोगिंदरनगर रेल लाइन पर गांव नंदपुर भटोली में कि0मी0 68/32 पर रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण-

पठानकोट-जोगिंदरनगर नेरोगेज रेल खंड पर नंदपुर भटोली में 68/32 कि0मी0 पर रेलवे क्रॉसिंग (फाटक) की मांग बहुत पुराने समय से चली आ रही है । नंदपुर भटोली कस्बे के लगभग बीच में से रेल लाइन जा रही है जिसके कारण एक तरफ के लोगों को रेल लाइन पार कर दूसरी तरफ जाने में लगभग चार कि0मी0 का लम्बा चक्कर काटना पड़ता है । नंदपुर भटोली जिला कांगड़ा का एक महत्वपूर्ण कस्बा है।

चुरूडू-टकारला-ऊना रेल में टॉयलेट की व्यवस्था करने के संबंध में-

मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं कि ट्रेन नं. 2 सी एन ए , आई सी एन ए जो चुरूडू-टकारला-नंगल डैम-चंडीगढ़-अम्बाला छावनी के लिए चलती है । यह छः घंटे की यात्रा है, लेकिन इस ट्रेन में टॉयलेट की कोई व्यवस्था नहीं है । इस कारण रेल यात्रियों को मूत्र एवं शौच जाने में अत्यनत कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है । विशेषरूप से वृद्ध , महिला एवं बच्चों को तो बहुत भारी दिककत पेश आती है। अतः मेरा आग्रह है कि छः घंटे की यात्रा वाली इस रेल गाड़ी में टॉयलेट की व्यवस्था अवश्य की जाए ।

पठानकोट-जोगिंदरनगर रेल लाइन पर गांव नंदपुर भटोली में कि0मी0 68/32 पर रेलवे क्रॉसिंग का निर्माण-

पठानकोट-जोगिंदरनगर नेरोगेज रेल खंड पर नंदपुर भटोली में 68/32 कि0मी0 पर रेलवे क्रॉसिंग (फाटक) की मांग बहुत पुराने समय से चली आ रही है । नंदपुर भटोली कस्बे के लगभग बीच में से रेल लाइन जा रही है जिसके कारण एक तरफ के लोगों को रेल लाइन पार कर दूसरी तरफ जाने में लगभग चार कि0मी0 का लम्बा चक्कर काटना पड़ता है । नंदपुर भटोली जिला कांगड़ा का एक महत्वपूर्ण कस्बा है। लोगों को कस्बे के एक हिस्से से दूसरे हिस्से में जाने के लिए बहुत लम्बा चक्कर काटना पड़ता है जिसके कारण समय, श्रम एवं धन की बर्बादी बहुत होती है । हि.प्र. सरकार के वर्तमान मुख्यमंत्री, माननीय प्रो. प्रेम कुमार धूमल, जब नौंवी एवं दसवीं लोक सभा में सांसद थे,तब और उसके बाद जब वे प्रथम बार हिमाचल प्रदेश के मुख्यमंत्री बने तब और अब जब वे दूसरी बार हिमाचल प्रदेश के मुख्यमंत्री बने हैं, तब से बराबर इस रेलवे क्रांसिंग को बनाने का आग्रह करते रहे हैं ।

जब मैं पिछली बार लोक सभा का सदस्य बना तब मैंने तत्कालीन रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव से मिलकर प्रार्थना की थी कि इसे तत्काल बनाया जाए । किन्तु कतिपय कारणों से अभी तक यह संभव नहीं हो सका । श्री लालू प्रसाद यादव से पूर्व जो रेल मंत्री थे, उन्होंने भी घोषणा की थी कि नन्दपुर भटोली में शीघ्र रेलवे क्रॉसिंग बनाया जाएगा, लेकिन वह मात्र घोषणा बनकर रह गई । हिमाचल प्रदेश के अनेक सांसदों ने मुझसे पहले भी बार-बार रेल मंत्रालय से अनुरोध किया, किन्तु अभी तक कोई सकारात्मक परिणाम नहीं निकला और जनता की कठिनाई जैसी की तैसी बनी हुई है ।

ऊना से दिल्ली इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करनाः-

दिल्ली के निकट अनेक राज्यों जैसे हरियाणा, उत्तर प्रदेश और राजस्थान के अनेक शहरों को प्रतिदिन सुबह व शाम को इंटर सिटी एक्सप्रैस रेलों के माध्यम से जोड़ा गया है, लेकिन हिमाचल प्रदेश को ऐसी एक भी गाड़ी नहीं दी गई है । मेरी प्रार्थना है कि हिमाचल प्रदेश के ऊना शहर तक ब्रौडगेज रेल लाइन उपलब्ध है । इसलिए मैं दिल्ली से ऊना तक इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करने की मांग करता हूं ।

हिमालयन क्वीन में छः कोचेज और जोड़ने के संबंध में-

मैं ऊना के लिए हजरत निजामुद्दीन से एक इंटर सिटी रेल सर्विस प्रारम्भ करने एवं वर्तमान में चल रही हिमालयन क्वीन ट्रेन नं0 4059 (हजरत निजामुद्दीन से कालका) तक में छः अतिरिक्त कोच लगाने की प्रार्थना करता हूं । इन छः कोचो को चंडीगढ़ में उक्त हिमालयन क्वीन से अलग कर के रेल लिंक नं. 130 के द्वारा ऊना तक ले जाया जाए, तो इससे बहुत बड़े क्षेत्र में निवास करने वाले स्थानीय रेल यात्रियों एवं सेना में कार्यरत लाखों सैनिकों को बहुत सुविधा मिलेगी।

रेल मंत्रालय हि.प्र. सरकार अथवा स्थानीय निकायों पर रेलवे क्रॉसिंग के लिए धन जमा कराने की बात कहता है और स्थानीय प्रशासन हि.प्र. सरकार से धन जमा कराने की बात कहते हैं। आप तो जानती ही हैं कि हि.प्र. सरकार के वित्तीय संसाधन बहुत सीमित हैं । ऐसी स्थिति में रेलवे क्रॉसिंग का खर्च प्रदेश सरकार अथवा स्थानीय निकाय वहन करने की स्थिति में नहीं है ।

ऊना से हरिद्वार के लिए लिंकः-

इस बारे में मेरा सुझाव है कि ऊना से कुछ कोच हिमाचल एक्सप्रैस में जोड़कर अम्बाला तक लाए जाएं और अम्बाला से हरिद्वार जाने वाली रेल में उन्हें जोड़ दिया जाए, तो रेलवे के माध्यम से हिमाचल प्रदेश के लोगों को हरिद्वार तक जाने-आने की सुविधा सरलता से उपलब्ध कराई जा सकती है । हिमाचल प्रदेश के लोग अपने परिजनों की मृत्यु के उपरान्त उनके क्रियाकर्म एवं अस्थि विसर्जन हेतु बहुत बड़ी संख्सा में हरिद्वार आते-जाते हैं, लेकिन रेल मार्ग के अभाव में भारी कठिनाई महसूस करते हैं । अतः इस प्रस्ताव को तत्काल स्वीकार किया जाए ।

ऊना से मुम्बई और मुम्बई से ऊना सीधी रेल सेवा उपलब्ध कराई जाए ।

लखनऊ-चंडीगढ़ एक्सप्रैस नं0 4231 को चंडीगढ़ से कालका और ऊना तक बढ़ाया जाए ।

अन्त में, मैं निवेदन करता हूं कि हिमाचल प्रदेश में मेरे उपर्युक्त सुझावों के अनुसार रेलों का विस्तार एवं विकास किया जाए । मैं बजट का विरोध करता हूं । आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं । ओ

श्री संजय निरुपम (मुम्बई उत्तर): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए अनुमति दी। मैं आज कुमारी ममता बनर्जी द्वारा सन् 2009-10 के लिए जो रेल बजट पेश किया गया है, उसके समर्थन में खड़ा हुआ हूं। बजट बहुत कल्पनाशील और इनोवेटिव है और निश्चित तौर आम आदमी का ख्याल रखने वाला बजट है। मुझे बड़ा अच्छा लगा, उनके भाषण का जो मुख्य सार था कि इकोनोमिक वायब्लीटी की बजाए सोशल वायब्लीटी की चिन्ता करनी चाहिए। सचमुच रेलवे इस देश का सबसे बड़ा सर्विस सैक्टर है। रेलवे से बहुत ज्यादा आकांक्षाएं हैं। हम जो तमाम लोकसभा के सदस्य रेल बजट पर अपनी बातें रख रहे हैं, वे हमारी बातें नहीं हैं, रेल यात्रियों की बातें हैं, उनकी अपेक्षा एवं आकांक्षाएं हैं। मैं नहीं मानता कि पिछले चार-पांच वर्षों में रेल मंत्रालय का जो काम रहा है, उस पर किसी प्रकार का असंतोष होना चाहिए। लालू जी के नेतृत्व में भारतीय रेल का जो काम चला, उसने निश्चित तौर पर सफलता के नये मानदंड स्थापित किए, डिविडेंड दिया, इस बार भी डिविडेंड देने का वचन है। इस बार भी ममता जी ने जो बजट पेश किया है, उसमें प्रोजेक्शन है कि प्रोफिट होगा। लगभग 88 हजार करोड़ का एक टोटल अर्निंग का प्रोजेक्शन है, जिसमें 81665 करोड़ का एक्सपेंडीचर, यानी कहीं न कहीं बचत है। मैं इसके लिए रेल कर्मचारियों और रेल मंत्रालय को बधाई देता हूं, लेकिन अभी रेल को बहुत आगे जाना है।

अभी हमारे हिमाचल के साथी कह रहे थे कि सचमुच इस देश का एक बहुत बड़ा हिस्सा है, जहां अभी तक रेलवे लाइनें नहीं पहुंची हैं। पूरा हिमाचल या फिर जम्मू-काश्मीर का क्षेत्र या उत्तर-पूर्व का क्षेत्र है, महाराष्ट्र जैसे एक प्रगतिशील प्रदेश में आप देखें तो बहुत सारा क्षेत्र है, जहां अभी तक रेल नहीं पहुंची है। मंत्री जी, मैं आपको याद दिलाना चाहूंगा कि अजंता की गुफाएं बड़ी ऐतिहासिक गुफाएं मानी जाती हैं, उनका इतिहास से सीधा नाता है। वह आज भी भारतीय रेलवे के मैप पर नहीं है। उसके लिए लगातार डिमांड होती रही है। कई सारी परियोजनाए, नई रेल लाइनें और गेज़ कंवर्जन की बातें हैं। हमारे मुख्य मंत्री की तरफ से चिट्ठियां आती रहती हैं और बार-बार इस प्रकार का वचन भी दिया जाता है कि हम कर रहे हैं, लेकिन अभी तक कुछ हुआ नहीं है।

पिछले रेल बजट के हिसाब से इस बार जो दो-तीन घोषणाएं हैं, उनका मैं स्वागत करता हूं - जैसे एक डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की बात हो रही है। सन् 2006 में लालू जी ने इस दिलचस्प और बड़ी अच्छी योजना की शुरुआत की थी। आपने हमें जो अपना दस्तावेज दिया है, उसे जब मैंने पढ़ने की कोशिश की, उसमें ये अभी तक केवल सर्वे के स्तर पर ही हैं। पिछले तीन वर्षों में जो कॉंट्रेक्ट्स दिए गए हैं, सिर्फ सर्वे के कॉंट्रेक्ट्स दिए गए हैं। आप 28 हजार करोड़ रुपए खर्च करने की बात कर रहे हैं और पूरा वेस्टर्न कोरीडोर लगभग डेढ़ हजार किलोमीटर और ईस्टर्न कोरीडोर लगभग 1280 किलोमीटर लम्बा है। इतनी अच्छी और महत्वपूर्ण योजना की तरफ निश्चित तौर पर पूरा देश ही नहीं, बल्कि पूरी दुनिया देख रही है[S30]।

महोदय, लेकिन जो विकास की गति है, वह बहत धीमी है। मुझे लगता है कि इस धीमी गति को जितना हो सके, तेज करना

चाहिए।

महोदय, ममता जी ने वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की बात कही है, मैं उसका स्वागत करता हूं। उनमें महाराष्ट्र के तीन स्टेशन हैं। मुम्बई का सी.एस.टी., पुणे और नागपुर हैं, लेकिन पिछले बजट में भी 25 रेलवे स्टेशनों को वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने की बात कही गई थी। अब वे 25 स्टेशन वर्ल्ड क्लास लैवल के बने कि नहीं, इसकी भी समीक्षा होनी चाहिए और आगे जो स्टेशन बनाए जाने हैं, वे आने वाले एक वर्ष में पूरे होंगे कि नहीं, इस प्रकार का भी एक अभिवचन हमें चाहिए।

महोदय, आदर्श स्टेशनों की बात कही गई है। पिछले बजट में 594 मॉडल स्टेशनों की बात, पूर्व रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद जी ने कही थी। इस साल जो हमें पेपर दिया गया है, उसे देखने के बाद पता लगा कि उनमें से सिर्फ 267 मॉडल स्टेशन बने और बाकी स्टेशन अभी तक मॉडल स्टेशन नहीं बने हैं। ममता जी ने नए 309 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने की बात कही है। अब पता नहीं, ये जो 309 स्टेशन आदर्श स्टेशन बनने हैं, उनमें पिछले बकाया स्टेशनों को भी शामिल किया गया है या नहीं। इसका अभिप्राय यह है कि रेलवे को आगे आने वाले समय में यह भूमिका निभानी पड़ेगी कि जिस साल जिन महत्वपूर्ण योजनाओं की घोषणा की जाए, उन्हें उसी साल पूरा करने का ख्याल रखना चाहिए, वरना जिस प्रकार से योजनाएं कैरी फॉर्वर्ड हो रही हैं और पिछड़ रही हैं, उस तरफ भी हमें ध्यान देना चाहिए। हमारे यहां अनेक ऐसी रेल लाइनें हैं, जिनका 15-15 सालों से केवल सर्वे ही चल रहा है और अभी तक सर्वे ही पूरा नहीं हुआ है। ममता जी ने आने वाले दिनों में ऐसी लाइनों और योजनाओं की मॉनीटरिंग की बात कही है, मैं उसका स्वागत करता हूं। ऐसी योजनाओं की प्रॉपर मॉनीटरिंग हो, ताकि जिन योजनाओं की हम घोषणा कर रहे हैं, जिनकी तरफ लोगों का ध्यान है, उन योजनाओं को समयबद्ध तरीके से पूरा किया जा सके।

महोदय, आदर्श स्टेशनों में, बोरीवली रेलवे स्टेशन का नाम है। यह मुम्बई का एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। मुझे याद आ रहा है कि बोरीवली रेलवे स्टेशन के री-डैवलपमेंट का एक प्लान बना था और वर्ष 1999 में उसका भूमि पूजन भी हुआ था। भूमि पूजन करने वाले और कोई नहीं, उस समय के एम.ओ.एस, रेलवे थे, जो उस क्षेत्र के सांसद भी रहे थे। सिर्फ भूमि पूजन हुआ था और कुछ नहीं हुआ। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि बोरीवली रेलवे स्टेशन के री-डैवलपमेंट का आखिर कोई प्लान था या नहीं, अगर था, तो कितने फंड उसके लिए आबंटित किए गए थे और वे फंड आज कहां हैं और बोरीवली आते-आते अभी उन्हें कितना वक्त लगेगा? क्या आप आदर्श स्टेशन के रूप में बोरीवली रेलवे स्टेशन का डैवलपमेंट करना चाहते हैं या उसके ओवरआल री-डैवलपमेंट किए जाने का क्या कोई प्लान है, इस बारे में मंत्री महोदया बताएं। यदि वे इस बारे में कोई सूचना मुझे दे सकें, तो उनकी मुझ पर बहुत मेहरबानी होगी।

महोदय, ममता जी ने पैसेंजर की सुविधाओं के बारे में बहुत जोर दिया है कि यात्रियों को पूरी सुविधाएं दी जाएंगी। लगभग 6524 मिलियन पैसेंजर्स आजकल भारतीय रेलों में सफर करते हैं। यह संख्या लगभग 600 करोड़ के आसपास बैठती है। 20 हजार करोड़ रुपए के आसपास रेलवे की जो कमाई है, वह सिर्फ पैसेंजरों के टिकटों के जरिए होती है। इसके बावजूद, बहुत दुर्भाग्यपूर्ण बात है कि हमारे यहां रेल यात्रियों को जिस प्रकार की सुविधाएं मिलनी चाहिए, वे नहीं मिल रही हैं। समय पर गाड़ियां नहीं हैं। यह सब हमारा अपना भी अनुभव है। ट्रेनों में सफाई के नाम पर आज स्थिति यह है कि अगर आपके घर में गंदगी हो, तो आपको कहना पड़ता है कि क्या आपने रेलवे प्लेटफॉर्म बना रखा है। रेलवे प्लेटफॉर्म और रेलों में जो सफाई की स्थिति है, वह बहुत ही दर्दनाक है। उसके ऊपर पूरा ध्यान देना पड़ेगा। टॉयलेट की बड़ी बदतर स्थिति होती है। हर बजट में वादा किया जाता है कि हम सफाई के ऊपर ध्यान देंगे और यात्रियों की सुविधाओं पर ध्यान देंगे, लेकिन उन उपलब्धियों का मूल्यांकन नहीं होता है। इसलिए मेरा निवेदन है कि उन उपलब्धियों का मूल्यांकन करने की दिशा में प्रयास करना चाहिए।

महोदय, पंक्चुएलिटी के नाम पर कुछ भी नहीं है। भारतीय रेलवे को इस दिशा में अभी बहुत आगे जाना है और बहुत सफर करना है। आप जरा विदेशी ट्रेनों को देखें, अगर यूरो ट्रेन को लंदन से पेरिस के लिए 10.19 पर छूटना है, तो वह 10.19 पर ही छूटेगी। अगर किसी ट्रेन को कहीं 1 बजकर 2 मिनट पर पहुंचना है, तो वह वहां 1 बजकर 2 मिनट पर ही प्लेटफॉर्म पर पहुंचेगी, लेकिन हमारे यहां किसी भी ट्रेन के बारे में इस प्रकार की गारंटी नहीं दी जा सकती।

महोदय, रेल यात्रियों की सुरक्षा का जो प्रश्न है, इस बारे में, मैं बताना चाहता हूं कि पिछले साल एक बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण घटना घटी। आतंकवादियों ने मुम्बई सी.एस.टी. पर हमला किया और जब सी.एस.टी. पर हमला किया गया, तो जो आतंकवादी थे, वे बहुत अत्याधुनिक हथियारों से लैस थे, उनसे मुकाबला करने के लिए जो आर.पी.एफ. के जवान थे, वे दुनाली बन्दूक लिए हुए थे। फिर भी मुझे बड़ा गर्व है कि आर.पी.एफ. के एक जवान ने अपनी जान की बाजी लगा कर लड़ाई लड़ी और उन आतंकवादियों में से एक को पकड़ लिया। आर.पी.एफ. की स्थिति अब यह है कि 61 हजार जवान हैं। मुम्बई का जब हमने एवरेज निकाला, तो हालत यह है कि एक आर.पी.एफ. के जवान के ऊपर 1700 पैसेंजरों की सुरक्षा की जवाबदारी है।

[RFM31]

15.00 hrs.

रेलवे एक बहुत बड़ा संगठन है, इसमें बहुत से लोगों को रोजगार दिया जा रहा है, बहुतों को रोजगार दिया जा चुका है तो आर.पी.एफ. की स्ट्रेंथ को बढ़ाया जाये, ऐसा मेरा निवेदन होगा। ...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, अब समाप्त करें। आपने काफी समय ले लिया है।

श्री संजय निरुपम : आर.पी.एफ. की स्ट्रेंथ बढ़ाने के साथ-साथ ट्रेनों में जो हमने आर.पी.एफ. के जवानों को नियुक्त किया है, वे पूरे सफर में रहते हैं और जिस प्रकार से गरीब यात्रियों का हरैसमेंट करते हैं, उस पर भी ध्यान देना चाहिए।

मैं मुम्बई के एक महत्वपूर्ण विषय पर आ रहा हूं। हमारे यहां एम.यू.टी.पी. स्कीम है।...(व्यवधान) मैं अपनी बात बस खत्म कर रहा हूं। हमारा एम.यू.टी.पी. प्रोजैक्ट फेज़ वन और फेज़ टू है। इसमें 2006 में बहुत सारी योजनाएं पूरी होने वाली थीं, लेकिन आज तक पूरी नहीं हुईं। वर्ष 2009 के दिसम्बर में बहुत सारी योजनाएं पूरी होने वाली थीं, वे अभी तक शुरू भी नहीं हुई हैं। अभी आपने 450-500 करोड़ रुपये के आसपास हमें एम.यू.टी.पी. प्रोजैक्ट के लिए आबंटित किया है, लेकिन जो हमें मिलना था, वह लगभग 1374 करोड़ रुपये सिर्फ एम.यू.टी.पी. फर्स्ट फेज़ के लिए और 1700 करोड़ रुपये एम.यू.टी.पी. सैकिंड फेज़ के लिए मिलना था। मैं ममता जी से निवेदन करूंगा कि आने वाले दिनों में जितनी जल्दी हो, इस विषय के ऊपर ध्यान दें और एम.यू.टी.पी. की योजनाएं जल्दी से जल्दी लागू हों।

जिस समय मैं आपके समक्ष सदन में बोल रहा हूं, उस समय मुम्बई की ट्रेनें बन्द पड़ी हैं। मुम्बई की जो लोकल ट्रेनें होती हैं, वे पूरी सिंगापुर की जो जनसंख्या है, उसको रोज़ ढोती हैं। लगभग 60 लाख यात्री प्रतिदिन मुम्बई की लोकल ट्रेनों में सफर करते हैं।

ममता जी ने इज्जत की बात की कि यात्रियों को इज्जत मिलनी चाहिए, लेकिन जिस तरीके से हमारे यात्री मुम्बई की लोकल ट्रेन में सफर करते हैं, एक ट्रेन की जो कैपेसिटी है, जो क्षमता है, वह 1750 यात्रियों की है और उसमें प्रतिदिन लगभग 4700 यात्री घुसकर सफर करते हैं। ट्रेनें बढ़ाई जानी चाहिए। ट्रेनों में कोचेज़ बढ़ाये जाने का प्रावधान है, लगभग 125 के आसपास 12 डिब्बों के कोचेज़ लाने का प्रावधान था, लेकिन वह आज तक लागू नहीं हुआ। मैंने इस बार जाकर वैस्टर्न रेलवे के जी.एम. से बात की। मैंने कहा कि क्यों नहीं ला रहे हैं तो बोले, साहब, बस एक प्रोसीजर चल रहा है और बहुत जल्दी हो जायेगा। इसलिए जितनी जल्दी हो, कोचेज़ बढ़ाये जायें, ताकि मुम्बई की लोकल से सफर करने वाले जो मुम्बईकर हैं, हमारे मुम्बई के नागरिक हैं, उनको एक राहत मिल सके। ...(व्यवधान)

मैं अपनी बात खत्म कर रहा हूं, मेरा एकाध पाइंट और है। मैंने ममता जी के समक्ष अपनी एक मांग रखी है, वह मेरी कांस्टीट्वेंसी से जुड़ी मांग है कि बोरीवली से सी.एस.टी. जाने के लिए हार्बर लाइन के जरिये एक ट्रेन शुरू की जाये, क्योंकि बोरीवली से बड़े पैमाने पर लोग उधर जाते हैं। मलाड चर्चगेट के बीच भी ट्रेन शुरू करने का मैंने निवेदन किया है। मैंने एक और निवेदन किया है कि कोंकण जाने वाली जो ट्रेनें हैं, वे सब सी.एस.टी. से छूटती हैं। कुछ ट्रेनें आप बोरीवली से शुरू करिये, ताकि बोरीवली और उत्तर मुम्बई के रहने वाले जो लोग हैं, उनको सुविधा मिल सके। अभी गणपति पूजा का समय आ रहा है, गणपति पूजा के दिनों में अगर हो सके तो कोंकण के लिए फैस्टीवल ट्रेन बोरीवली की तरफ से शुरू करें, मैं आपका बहुत आभारी रहूंगा।

मैं अपनी आखिरी बात रख रहा हूं। रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के बारे में ममता जी ने समीक्षा करने की बात कही है, मैं इसका स्वागत करता हूं। लगभग 14 लाख के आसपास आपके एम्पलाइज़ हैं, और एम्पलाइज़ बढ़ने चाहिए। आपकी 20 के करीब आर.आर.बीज़. हैं, लेकिन हाल के वर्षों में जो एक सबसे बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण घटना घटी है, आप आर.आर.बी. के जरिये किस तरह से काम कर रहे हैं, मुझे समझ में नहीं आ रहा है। आप एडवरटाइज़मेंट देते हैं, परीक्षार्थियों को अलग-अलग सैंटर्स पर एग्जाम देने के लिए बुलाते हैं और उसके बाद स्थानीय बनाम बाहरी विवाद पैदा होता है। वर्ष 2003 में जो बिहार के बच्चे एग्जाम देने के लिए कल्याण में आये, उन पर हमले किये गये। उसके बाद पिछले साल, उससे पिछले साल और इस साल भी हमले किये गये। अभी हद यह हो गई है कि मैंने अखबारों में पढ़ा कि 2-3 दिन पहले मैसूर में भी लोगों ने जो उत्तर भारत के लोग एग्जाम देने के लिए गये थे, जो छोटे-छोटे नन्हें-नन्हें बच्चे गये थे, उनके ऊपर भी हमला किया गया। मुझे लगता है कि रेलवे रिक्रूटमेंट के संदर्भ में एक साफ-सुथरी भूमिका बननी चाहिए। यह एक राष्ट्रीय संगठन है, किसी भी व्यक्ति को किसी भी स्थान पर जाकर एग्जाम देने का अधिकार है...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य, अब अपनी बात समाप्त करें, बहुत समय हो गया है।

श्री संजय निरुपम : जब आप उनको बुलाते हैं तो उनकी सुरक्षा का इन्तजाम भी आपको करना पड़ेगा, इसलिए मैं आपके समक्ष यह एक निवेदन करता हूं।

ओ श्री राकेश पाण्डेय (अम्बेडकर नगर) : मैं माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट 2009-2010 का स्वागत करता हूँ ।

इस बजट में आम आदमी के सरोकार का ध्यान रखा है । यह सराहनीय है । इसमें खासकर असंगठित मजदूरों, विद्यार्थियों, खासकर मदरसे में पढ़ने वाले विद्यार्थियों, महिलाओं का ध्यान रखा है। यह स्वागत योग्य कदम है ।

मेरा प्रदेश उ.प्र. पिछड़ा राज्य है । इसके बहुत सारे क्षेत्र रेल नेटवर्क से नहीं जुड़ा है । उस पर ध्यान देने की आवश्यकता है । मैं आपका ध्यान अपने क्षेत्र की दो-तीन समस्याओं की ओर आकृष्ट करना चाहूँगा ।

महोदया, मेरा अम्बेडकर नगर क्षेत्र मुख्यालय अकबरपुर है । पहली समस्या है कि अकबरपुर में रेलवे क्रासिंग संख्या 83ए को यातायात हेतु खुलवाना । जिसके बंद होने से इंटर कालेज और डिग्री कालेज, गांधी आश्रम, बच्चों को आने जाने में असुविधा होती है । इसे यातायात के लिए अतिशीघ्र खुलवाने का कष्ट किया जाए ।

मेरे निर्वाचन क्षेत्र अकबरपुर, जनपद अम्बेडकर नगर, उ.प्र. के अंतर्गत रेलवे के फैजाबाद-वाराणसी लूप लाइन के ब्लाक सेक्शन कटेहरी-अकबरपुर में ग्राम-सीहमई कारीरात स्थित है । इस लाइन के दूसरी ओर शिव बाबा का धार्मिक स्थल है । शिव बाबा से ग्राम सीहमई कारीरात के रास्ते में उक्त रेलवे लाइन पर कोई फाटक न होने के कारण इस स्थान पर प्रायः दुर्घटना होती रहती है ।

अतः आपसे निवेदन है कि कृपया जनपद अम्बेडकर नगर में फैजाबाद-वाराणसी लूप लाइन के ब्लॉक सेक्शन कटेहरी-अकबरपुर में ग्राम-सीहमई कारीरात से शिव बाबा के बीच रेलवे लाइन पर रेलवे फाटक लगाए जाने की स्वीकृति प्रदान करने की कृपा करें ।

* Speech was laid on the Table.

बाराबंकी से वाराणसी रेलवे लाइन का विद्युतीकरण और दोहरीकरण किया जाए।

इन्हीं निवेदन के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ और आशा करता हूँ कि आप जनहित में मेरी दो-तीन छोटी समस्याओं का समाधान करने का कष्ट करेंगे ।

श्री इन्दर सिंह नामधारी (चतरा): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। मैं जिस राज्य से आता हूं, आप भी उसी राज्य से आते हैं, इसलिए मुझे पूरा विश्वास है कि आप हमारी पीड़ा के साथ सहमत होंगे।

आपके माध्यम से रेल मंत्री जी भी झारखंड की पीड़ा को समझने की कोशिश करेंगी। राम राज्य की कल्पना करते समय लोगों ने यह कहा था और सी.राजगोपालाचारी ने अपनी पुस्तक में राम राज्य पर लिखा है कि Nobody has less than enough and nobody had more than enough.

15.04 hrs. (Shri Arjun Charan Sethi *in the Chair)*

राम राज्य की यह मौलिक परिभाषा है कि न तो किसी के पास जरूरत से ज्यादा हो और न वि सी के पास जरूरत से कम हो। इसलिए अगर राम राज्य की कल्पना हम भारत में करना चाहते हैं तो यह देखना होगा कि ठीक है, आप डबल डैकर ट्रेनें चलाने की भी कल्पना करते हैं।[R32]

क्या भारत के उन इलाकों को आप भूल जाएंगे, जहां के लोगों ने अभी तक ट्रेन देखी नहीं है।

सभापति महोदय, मैं बहुत खुश हुआ था, जब ममता जी ने यह कहा कि अब इकानामिक वाइबिलिटी नहीं देखी जाएगी, सोशल वाइबिलिटी देखी जाएगी, लेकिन जब मैंने विस्तार से बजट को देखना शुरू किया तो मुझे लगा कि कथनी और करनी में कहीं न कहीं बहुत ज्यादा फर्क है। महोदय, मैं आपके माध्यम से राज्य मंत्री जो लिख रहे हैं, उनका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि झारखंड में एक स्थान है, बरवाडी जंक्शन जो लातेहार जिले में पड़ता है। वहां से लेकर चिरीमिरी तक रेल लाइन बनाने की योजना अंग्रेजों ने बनायी, आज से 70 साल पहले, वहां स्टेशन बन गए, नदियों पर अधूरे पुल बने हुए हैं, जो स्टाफ थे, उनके लिए क्वार्टर्स बन गए, लेकिन जैसे ही भारत आजाद हुआ, उस काम को बंद कर दिया गया। मैं यह कहना चाहता हूं कि आप रेलवे के अफसरों से पूछें कि क्या अंग्रेज बेवकूफ थे, जिन्होंने आज से 70 साल पहले यह सोचा कि वह ट्राइबल एरिया है, वहां कोई ट्रेन नहीं जाती, वहां खनिज पदार्थ हैं, जंगल हैं, लेकिन उन्होंने रेलवे लाइन उधर ले जाने की कोशिश क्यों की? यह भारत की कैसी आजादी थी कि जैसे ही आजादी हुयी आपने बरवाडी-चिरीमिरी लाइन का काम बंद कर दिया। आज 70 सालों से वहां बने हुए स्टेशन अपनी किस्मत पर रो रहे हैं। क्या रेलवे मंत्रालय इतना काम भी नहीं कर सकता? मैंने ममता जी से मिलकर, इसके बारे में लिखित रूप में दिया कि इसकी इंक्वायरी की जाए। यह ज्यादा लंबी रेलवे लाइन भी नहीं है, लेकिन एक लाइन जिसको अंग्रेजों ने बनाना शुरू किया, आपने उसको बंद कर दिया। मेरे जैसे लोग कितनी बार रिमाइंडर्स देते रहे, लेकिन किसी के कान पर जूं तक नहीं रेंगी। इस मंत्रालय को अगर बहरा मंत्रालय कहा जाए, तो यह अतिश्योक्ति नहीं होगी।

महोदय, मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इसका कम से कम सर्वे किया जाए कि आखिर 70 साल पहले क्या सोचकर अंग्रेजों ने उस लाइन को बनाने की कोशिश की थी और भारत आजाद होते ही उसे बंद क्यों कर दिया? ये बातें मैं इसलिए कह रहा हूं क्योंकि जिन इलाकों के लोगों ने ट्रेन देखी नहीं, आप उनके साथ भी इंसाफ कीजिए। आप वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनायें। दुनिया में मुकाबले के साथ आपको उतरना होगा और मैं इसे बुरा नहीं मानता, लेकिन आपको उन इलाकों को भी देखना होगा, जहां पिछड़ापन इस हद तक हो गया कि पूरा इलाका उग्रवाद से भर गया। वहां आवागमन का कोई साधन नहीं है। वहां अगर नक्सलिज्म नहीं बढ़ेगा, तो क्या होगा?

महोदय, आप भी उड़ीसा के रहने वाले हैं। यह हमारा पड़ोसी राज्य है। जिस क्षेत्र से मैं जीतकर आया हूं, उस पूरे चतरा जिले में एक इंच भी रेलवे लाइन नहीं है। वह कोई जंगली या हिमाचल प्रदेश की तरह पहाड़ियों पर बसा हुआ स्थल नहीं है, वह असम और मणिपुर की तरफ नहीं है, वह इन दी हार्ट आफ दी कंट्री है। गया जंक्शन में, जहां से ट्रेन होकर गुजरती है, वहां से मात्र 30 किलोमीटर दूरी पर चतरा डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर है। क्या आप 30 किलोमीटर की रेलवे लाइन देकर चतरा को गया के साथ नहीं जोड़ सकते हैं?

महोदय, यह मेरे दिल की वेदना बोल रही है कि आखिर न्याय अगर नहीं मिलेगा, तो क्या होगा? यही तो भगवान श्रीकृष्ण ने दुर्योधन से जाकर कहा था, " हो न्याय अगर तो आधा दो, यदि इसमें भी कुछ बाधा हो, तो दे दो केवल पांच ग्राम, रखो अपनी धरती तमाम। " लेकिन वह भी उन्हें नहीं दी गयी, उन्होंने पांच ग्राम मांगे थे, तो महाभारत का युद्ध हुआ। "दुर्योधन वह भी दे न सका, आशीष समाज का ले न सका, उल्टा हरि को बांधने चला, जो था असाध्य, साधने चला। " मांगे तो उन्होंने पांच ग्राम थे, हम तो कह रहे हैं कि डिस्ट्रिक्ट हेडक्वार्टर को रेल लाइन से जोड़ें, लेकिन इसके लिए भी आपके बजट में पैसा नहीं है। आप वर्ल्ड क्लास के स्टेशन बनायें, इसमें हमें कोई तकलीफ नहीं है। जिस वेदना की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं, अगर ममता बहन जी यहां पर होतीं, तो मैं उनसे पूछता कि यह कथनी और करनी का अंतर नहीं है, तो क्या है? एक तरफ आप कहती हैं कि इकानामिक वाइबिलिटी नहीं देखी जाएगी, सोशल वाइबिलिटी देखी जाएगी, तो चिरीमिरी की लाइन को क्यों बंद कर दिया गया? इसका जवाब कौ[p33]न देगा?

महोदय, मैं कहना चाहता था कि जहां कहीं से रेल लाइन गुजरी भी है, नेशनल हाईवे गुजर रहा है, उधर से डबल रेलवे लाइन है और इलैक्ट्रिफाइड है। आपने जब-जब झारखंड से कोयले की जरूरत समझी, तब-तब आपने वहां तुरंत लाइन बिछा दी, लेकिन यात्रियों की सुविधा के लिए लाइन बिछाने के लिए आपके पास पैसे नहीं हैं। इंटीरियर में, जंगलों में, पहाड़ियों में कोयला है। वहां पर रेलवे लाइन चली जाती है। जहां तक झारखंड के दोहन की बात है, आप उसमें जरा भी गुरेज नहीं करते और जंगलों तक रेलवे लाइन ले जाकर सारा कोयला खींचकर ला रहे हैं और वहां के बने हुए खंडहर धंसने से लोग मरने के लिए बाध्य हो रहे हैं।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : प्लीज़, आप कनक्लूड कीजिए।

â€¦(व्यवधान)

श्री इन्दर सिंह नामधारी : मैं क्या करूं, मुझे टाइम ही बहुत कम मिला और बहुत लेट मिला।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : टाइम कम है, लेकिन अभी तक काफी स्पीकर्स बोलने वाले हैं और उन्हें एडजस्ट करना मुश्किल होगा।

श्री इन्दर सिंह नामधारी : मैं आपसे केवल यह कहना चाहता हूं कि अगर आनुपातिक विकास होगा, जैसे हमारा शरीर है, अगर इसका हरेक अंग आनुपातिक दृष्टिकोण से विकास करे तो अच्छा रहेगा लेकिन अगर हमारा नाक ही दो फुट लम्बा हो जाए तो इसान भूत बन जाएगा, उसकी खूबसूरती जाती रहेगी। इसलिए मैं इस बजट के बारे में कहना चाहता हूं कि यह असमानता का बजट है। पूरे राज्य को उपेक्षित कर दिया गया है, खासकर ऐसे-ऐसे इलाके जहां रेल लाइन की बहुत आवश्यकता थी। ये रेलवे ओवर ब्रिज तक देने की हैसियत में नहीं हैं, जहां 24 घंटों में से 18 घंटे रेलवे गुमटी बंद रहती है। वहां से लगातार कोयला जा रहा है, लेकिन बसों, ट्रकों की लम्बी-लम्बी कतारे खड़ी हैं। क्या आप चंदवा में ओवर ब्रिज नहीं दे सकते?

मैं कहना तो बहुत कुछ चाहता था, लेकिन सभापति महोदय, आपका आदेश मेरे लिए सर्वोपरि है। मैं रेलवे राज्य मंत्री जी से कहूंगा कि वे मेरी वेदना से अपने मंत्री जी को अवगत करवा दें क्योंकि इस बजट से मेरे जैसे लोग जरा भी प्रसन्न नहीं हैं। जैसे कहा गया है -

कोटि-कोटी झोंपड़ियों में तो छाई हुई उदासी है

और मुट्ठीभर बंगलों में देखी जाती पूर्णमासी है।

आपने बजट की पूर्णमासी कुछ गिने-चुने शहरों तक पहुंचाई है, लेकिन उन इलाकों तक नहीं गए जहां लोग उम्मीद लगाकर बैठे हैं कि वहां भी रेल लाइन पहुंचेगी और उन्हें सुविधाएं मिलेंगी।

आपकी आज्ञानुसार मैं अपनी बात समाप्त करता हूं, लेकिन मैं समझता हूं कि मेरे कम कहे को ज्यादा समझा जाएगा और उसी के मुताबिक कदम उठाए जाएंगे।

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ): सभापति महोदय, रेल बजट की इस महत्वपूर्ण चर्चा में आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद देता हूं। प्रत्येक बार की तरह इस बार भी रेल बजट में कई महत्वपूर्ण घोषणाएं की गई हैं। हर बजट में घोषणाएं होती हैं, लेकिन मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि देश का विकास हो या रेल का विकास, विकास एक सतत प्रक्रिया है। इस प्रक्रिया को कोई भी सरकार शुरू क्यों न करे, अगली सरकार का भी दायित्व बनता है कि उस विकास की प्रक्रिया को आगे बढ़ाया जाए। लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जिन परियोजनाओं का शिलान्यास देश के प्रधान मंत्रियों ने किया हो, जिन परियोजनाओं का शिलान्यास देश के महामहिम राष्ट्रपति महोदय द्वारा किया गया हो, उसके बावजूद उन परियोजनाओं को किसी भी तरह गंभीरता से नहीं लिया जाता। अगर हम उत्तर प्रदेश की बात करें तो एक नहीं अनेक उदाहरण मिलेंगे। इटावा से मेनपुरी रेल लाइन का शिलान्यास देश के तत्कालीन महामहिम राष्ट्रपति डा. एपीजे अब्दुल कलाम साहब ने किया था। डा. कलाम साहब की मौज़दगी में तत्कालीन

रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार साहब ने वायदा किया था कि इटावा से मेनपुरी रेल लाइन का उद्घाटन भी महामहिम डा0 कलाम साहब द्वारा ही किया जाएगा। लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि मात्र 57 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन के उद्घाटन की उम्मीद तो छोड़िए, अगर यही विकास की गति रही तो मैं समझता हूं कि आने वाले दस वर्षों में भी वह योजना पूरी नहीं हो पाएगी। इसी तरह अपने निर्वाचन क्षेत्र बदायूं के बारे में एक वाक्या बताना चाहता हूं। देश के तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री इंद्र कुमार गुजराल साहब ने बरेली से बदायूं होते हुए कासगंज तक बड़ी रेल लाइन का शिलान्यास वर्ष 1997-98 में किया था।[NB34]

लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि आप रेल लाइन की कार्य योजना की बात तो छोड़िये, मैं समझता हूं कि अभी तक उस योजना के लिए सर्वे का काम भी रेल मंत्रालय द्वारा नहीं किया गया है। जहां इस तरह की घटनाएं होंगी, जहां पिछली सरकारों की बनायी हुई योजनाओं को इस तरह से नजरअंदाज किया जायेगा, जहां हम एक ओर विश्वस्तरीय रेल स्टेशन बनाने की बात करते हैं, आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने की बात करते हैं, इंग्लैंड और अमेरिका से लेकर दुनिया के तमाम विकसित देशों का उदाहरण देते हुए हम रेल बजट को प्रस्तुत करते हैं। हम आदरणीय नामधारी जी का समर्थन करते हैं कि देश के पिछड़े इलाकों में यही हाल है।

मैं बदायूं जनपद के बारे में भी कुछ कहना चाहता हूं। बदायूं सूफी सन्तों की सरजमीं है जिसके बारे में मैं कहना चाहता हूं कि ऐतिहासिक, धार्मिक और सांस्कृतिक दृष्टिकोण से बदायूं उत्तर प्रदेश का महत्वपूर्ण जनपद है। लेकिन इस सदन में बदायूं की स्थिति के बारे में बताते हुए मुझे अफसोस हो रहा है कि आज तक बंदायू जनपद को बड़ी रेल लाइन से जोड़ने का काम किसी भी सरकार द्वारा नहीं किया गया है। इसलिए आपके माध्यम से हम उपस्थित माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहते हैं कि बदायूं की सरजमीं पर बड़े सरकार, छोटे सरकार की जियारत करने, न केवल उत्तर प्रदेश, न केवल हिन्दुस्तान, बल्कि दुनिया के तमाम इलाकों से लाखों लोग आवागमन करते हैं वहां आज तक बड़ी रेल लाइन नहीं है। मुझे उम्मीद है कि माननीय रेल मंत्री जी हमारी इस परियोजना पर जरूर ध्यान देने का काम करेंगी।

इटावा से गुना रेल मार्ग का भी यही हाल है जिसमें तत्कालीन रेल मंत्री स्वर्गीय माधव राव सिंधिया जी ने वर्ष 1981 से पहले इसका शिलान्यास किया था। लेकिन आज तक उस रेल लाइन का उद्घाटन नहीं हो पाया है। आज भी उसका काम अधूरा पड़ा हुआ है। पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने इटावा से आगरा रेल लाइन का शिलान्यास किया था, लेकिन आपकी वह योजना आज भी ठंडे बस्ते में पड़ी हुई है। इसलिए माननीय मंत्री जी हम आपसे प्रार्थना करना चाहते हैं कि जो पुरानी योजनाएं हैं, चाहे वह किसी भी सरकार द्वारा या किसी भी मंत्री द्वारा लागू की गयी हों, सबसे पहले हमें उन योजनाओं को पूरा करना चाहिए, अन्यथा अभी हमारे महाराष्ट्र के सांसद कह रहे थे कि तमाम योजनाएं ठंडे बस्ते में पड़ी हुई हैं और नयी-नयी घोषणाएं हो जाती हैं। इसलिए हम आपसे प्रार्थना करेंगे कि आप कोई ऐसी नीति बनायें जिससे पुरानी जो अधूरी योजनाएं हैं, उन योजनाओं को पहले पूरा करें और उसके बाद कोई नयी योजना लागू करने का काम करें।

सभापति महोदय, हम आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र बदायूं की एक गंभीर समस्या की ओर आकर्षित करना चाहते हैं। बदायूं जो एक महत्वपूर्ण जनपद माना जाता है और उस जनपद की एक महत्वपूर्ण --रेलवे क्रासिंग संख्या 277 बदायूं शहर के बीच से जाती है। हम अपने वक्तव्य के माध्यम से प्रार्थना करेंगे कि इस रेलवे क्रासिंग पर फ्लाईओवर की बहुत जरूरत है। हमें उम्मीद है कि आपकी हमें विशेष कृपा मिलेगी। हमारी माननीय रेल मंत्री ममता जी की ममता बदायूं जनपद को भी मिलेगी। ...(व्यवधान)

सभापति जी, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। हमारी रेल मंत्री जी ने जहां यह वायदा किया है कि आर्थिक दृष्टिकोण से नहीं हम सामाजिक दृष्टिकोण, मानवीय दृष्टिकोण से रेल बजट को पेश करेंगे, वहीं आपके माध्यम से सदन को बताते हुए मुझे अफसोस हो रहा है कि देश में 80 फीसदी यात्रा करने वाले लोगों को केवल 20 फीसदी जगह मिलती है और 20 फीसदी लोगों के लिए 80 फीसदी रेल आरक्षित कर दी जाती है। इस बारे में पिछले कई बजटों में चर्चा हुई है। मैंने पिछले बजट में भी इस बारे में प्रार्थना की थी, लेकिन अफसोस के साथ कहना पड़ रहा है कि इस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। किसी भी लम्बी दूरी की रेलगाड़ी की स्थिति आप देखिये,तो जनरल क्लास के दो डिब्बे आगे और दो डिब्बे पीछे होते हैं और बाकी अधिकांश डिब्बे रिजर्व केटेगिरी के होते हैं। केवल दो डिब्बों में आप कैसे उम्मीद करते हैं कि हजारों-हजार लोग यात्रा कर सकते हैं। रेल मंत्री जी, उन डिब्बों में लोगों की हालत क्या होती है, मैं समझता हूं कि सदन के किसी भी सम्मानित सदस्य से यह छुपा हुआ नहीं है। पिछले बजट में भी मैंने चर्चा की थी और इस बजट में भी प्रार्थना करना चाहता हूं कि जनरल क्लास की बोगियों को बढ़ाना पड़ेगा। अगर हम जनरल क्लास की बोगियों को नहीं बढ़ायेंगे, तो हम कभी गरीब लोगों के लिए जो तमाम तरह की योजनाओं की जो बात करते हैं, हम सांसद लोग यहां बैठकर ताली बजा सकते हैं लेकिन व्यावहारिक दृष्टिकोण से रेलवे स्टेशन पर जाकर देखेंगे, यदि जनरल क्लास की बोगियों में घुसकर देखेंगे, तो मैं समझता हूं कि कोई भी संवेदनशील व्यक्ति उनके कष्ट और दर्द को समझ सकता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि जितनी भी लम्बी दूरी की रेलगाड़ियों हैं, उनमें जनरल क्लास की बोगियों को बढ़ाने का काम किया जाये।

इसके साथ ही हम अपने राज्य उत्तर प्रदेश के बारे में जरूर चर्चा करना चाहते हैं।[MSOffice35] ममता जी से उम्मीद थी कि पूरे देश को ममता मिलेगी, लेकिन बड़े अफसोस के साथ कहना पड़ता है कि जहां देश के रेलवे नेटवर्क का 14 फीसदी भाग उत्तर प्रदेश में है, जनसंख्या की दृष्टि से भी देश का सबसे बड़ा भाग उत्तर प्रदेश में निवास करता है, उसके बावजूद जो 375 स्टेशन आदर्श रेलवे स्टेशन के लिए चुने गए हैं, उनमें उत्तर प्रदेश के अन्दर मात्र सात रेलवे स्टेशन हैं। अब आप इसका अनुपात देख लीजिए। इसलिए मेरी आपसे प्रार्थना है कि जनसंख्या के दृष्टिकोण से, राजनीतिक महत्व के दृष्टिकोण से, ऐतिहासिक दृष्टिकोण से, आजादी के आन्दोलन के दृष्टिकोण से उत्तर प्रदेश का देश के निर्माण में महत्वपूर्ण योगदान रहा है। इसी अनुपात में उत्तर प्रदेश के अधिकार को अगर आप देंगी तो आपकी बड़ी मेहरबानी होगी। हमें बिहार और कलकत्ता के विकास पर कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन उत्तर प्रदेश के अधिकार मिलने चाहिए। मैं चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश के साथ आप न्याय करें और विशेषकर जिन योजनाओं के बारे में मैंने चर्चा की, सभापति महोदय आपके माध्यम से मैं मंत्री जी और राज्य मंत्री जी के माध्यम से ममता जी से मेरी प्रार्थना है कि इन योजनाओं की ओर ध्यान दें।

पिछले रेल बजट में मैनपुरी से एटा, बदायूं, संभल होते हुए गजरौला तक नई रेल लाइन की घोषणा माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी ने की थी। उसका कार्य शीघ्र-अतिशीघ्र शुरू कराया जाए।

मुझे बोलने के लिए समय देने के लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्रीमती दर्शना जरदोश (सूरत):** मैं सूरत शहर का प्रतिनिधित्व करती हूँ । सूरत सोने की मूरत की पहचान से सदियों से जाना जाता है पर जब-जब कांग्रेस की सरकार दिल्ली में आई है तब-तब हमेशा से उपेक्षित रहा है । जो इतिहास इस रेलवे बजट में भी दोहराया गया उसका सूरतवासियों को हमेशा मलाल रहेगा ।

आप अगर किसी एक शहर में देश के सभी राज्यों के निवासियों को एक साथ मिलना चाहें तो भारत के गीने-चुने शहरों में सूरत अग्रस्थान पर है । देश के सभी विस्तारों की करीब 45 लाख की जनसंख्या और 8 लाख से भी अधिक परिवार यहाँ पर निवास करते हैं । करीब 2 से 3 लाख लोग देश के कई शहरों और गांवों से यहाँ रोजाना आते-जाते रहते हैं । यहाँ का रेलवे स्टेशन जिसे कभी रेलवे मंत्रालय ने मॉडल स्टेशन के नाते डिक्लेयर किया था पर वह फिर भी उपेक्षित ही रहा कोई विकास यहाँ रेलवे के बुनियादी ढांचे में किया नहीं गया है ।

यहाँ से देश के सभी राज्यों में से आती जाती करीब 150 से अधिक ट्रेनों से रोजाना 1.25 लाख के करीब यात्री यहाँ से प्रवास करते है । सूरत से रेलवे को पार्सलों के माध्यम से 33 लाख एवं यात्रियों के माध्यम से 50 लाख मिलाकर रोजाना 83 लाख की आमदनी हो रही है । महोदया गौर करने की बात यह है कि रेलवे को रोजाना करोड़ रुपए तक की आमदनी देने वाला स्टेशन रेलवे मंत्री की ममता पाने में असफल रहा है । इस बजट में सूरत माननीय ममता जी की ममता से उपेक्षित रहा है ।

सूरत रेलवे स्टेशन को वर्ल्ड क्लास का लिस्ट बनाते वक्त उनके ध्यान में न आना यही बताता है कि सूरत उपेक्षित है । सूरत स्टेशन को वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन की सूची में शामिल किया जाए ये मांग करते हुए आप से मैं अन्य समस्याओं के प्रति भी ध्यान आकर्षित करने की इजाजत चाहती हूँ ।

*Speech was laid on the Table.

सूरत शहर में से जाने वाली रेल पटरियों के बीच के नीचे से जाने वाले रास्तों पर से जाते हुए प्रत्येक व्यक्ति को यह सावधानी रखनी पड़ती है कि कहीं ऊपर जाती ट्रेन से गिरने वाला कूड़ा-करकट, मुसाफिरों की शौच की गंदगी से उसे तुरंत फिर से नहाना न पड़े । महोदया सूरत शहर से रेलवे की कार्य परिसीमा में आने वाले ओवरब्रिजों की गंदगी रास्ते से जाने वाले सूरतवासियों के ऊपर न गिरे उस हेतु सूरतवासी सालों से मांग कर रहे हैं । रिपेयर कराने का रेल रोको आंदोलन सूरतवासी कर चुके हैं लेकिन इतनी आमदनी देने के बाद भी रेलवे तंत्र को उन ओवरब्रिजों के रिपेयर कराने में कौन सी दिक्कत आ रही है ये पता नहीं चल रहा । रेलवे तंत्र सूरत की आम जनता से कार्पोरेशन के माध्यम से खर्च में जो हिस्सा है वह वसूल चुकी है । पर कई महीने हुए सूरत कार्पोरेशन से खर्च का हिस्सा वसूलने के बाद भी रेलवे तंत्र यह कार्य शुरू करने में भी अक्षम रहा है और आज भी रेलवे ओवरब्रिज के नीचे से जाते हुए कई सूरतवासियों को रोजाना रेलवे तंत्र की ओवरब्रिज रिपेयर न करवाने की वजह से आधे रास्ते से पुनः अपने घर वापस लौट कर अपने कपड़े बदलने पड़ते हैं । मैं आपके माध्यम से माननीय ममता जी से मांग करती हूँ कि सूरत के रेलवे ओवरब्रिजों की तुरंत मरम्मत करवाई जाए ।

सूरत सोने की मूरत फिर से प्राप्त हो उसमें रेलवे मंत्रालय भी अपना योगदान दे और ममता जी की ममता का थोड़ा हिस्सा सूरत की लघु भारती के रूप में बसने वाली जनता को भी मिले यही अपेक्षा है ।

आगामी रेल बजट में सूरत महानगर एवं गुजरात से संबंधित निम्नलिखित मांगें आपके सम्मुख प्रस्तुत है । सालों से निलम्बित इन समस्याओं के प्रति ध्यान देकर उनको तुरंत हल किया जाए एवं आगामी बजट में उनके लिए योग्य निर्णय एवं व्यवस्था की जाए ऐसी बिनती सह आपके सहकार की अपेक्षा के साथ प्रस्तुत करती हूँ ।

<u>सूरत से संबंधित प्रश्न</u>

1) गुजरात क्वीन - बलसाड से अहमदाबाद, (गुजरात) के बाद सुबह सूरत से अहमदाबाद जाने हेतु कोई भी ट्रेन सुविधा नहीं है तो सूरत से बड़ौदा जाने वाली 292-2930 ट्रेन को अहमदाबाद तक दौड़ाने की सुविधा की जाए ।

2) सूरत स्टेशन पर भारतवर्ष की सबसे महत्वपूर्ण ट्रेन राजधानी एवं अगस्त क्रांति एक्सप्रेस का स्टापेज है पर दुःख की बात यह है कि 2907-08 संपर्क क्रांति का स्टापेज नहीं दिया गया है तो संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को आगामी रेल बजट में सूरत स्टेशन पर ठहराया जाए ।

3) सूरत महानगर अब लघु भारत बन गया है । यहाँ पर बहुत बड़ी मात्रा में बिहार एवं उत्तर भारत के सभी राज्यों के निवासी रोजगार हेतु बसे हुए हैं और यहाँ से रोज अन्य राज्यों में जाने वाले लोगों की संख्या भी बहुत बड़ी मात्रा में है । यहाँ से भागलपुर जाने हेतु 9047 हफ्ते में सिर्फ दो दिन ही दौड़ाई जाती है उसे हर रोज दौड़ाने की फ्रीक्वेंसी को मंजूरी दी जानी चाहिए ।

4) हर पूर्णिमा को गुजरात के प्रसिद्ध डाकोर के मंदिर में दर्शन हेतु जाने वाले भक्तों की संख्या को देखते हुए हर पूर्णिमा को सूरत से डाकोर जाने वाली 2929 इंटरसिटी ट्रेन में 17 से बढ़ाकर कोच की संख्या 24 की जानी चाहिए ।

5) 9113 भीलाड-बडौदा ट्रेन शाम को 5.40 को कर्णावती है । 5.45 को मेमू ट्रेन बड़ौदा के लिए । 6.05 बजे सूरत से बड़ौदा के लिए दौड़ाई जाती है । 6.20 को सूरत से भरुच के लिए ट्रेन है । इस प्रकार सिर्फ आधे घंटे में सूरत से बड़ौदा की ओर चार ट्रेन है । यहाँ से इन ट्रेनों में प्रवास करने वाले ज्यादातर सरकारी कर्मचारी हैं जिनका आफिस 6.10 को छूटता है । यदि इनमें से ट्रेन सुविधा के समय को 15 मिनट से आधे घंटे तक देरी से किया जाए तो ज्यादा प्रवासी को लाभ होगा । जिस हेतु योग्य विचार करके व्यवस्था की जाए ।

6) 9050-9060 और 2935-2936 जामनगर-सूरत, बांद्रा-सूरत इंटरसिटी ट्रेन पहले 02 रेक चलती थी । उसको काट कर उसे 01 ट्रेन बना दिया गया है । यह ट्रेन सिर्फ सूरत-जामनगर के बीच चलती थी । इस ट्रेन को फिर से 02 ट्रेक पर दौड़ाया जाना चाहिए ।

1) <u>विलंबित प्रश्न - 44 - कंडला - भटिण्डा रेल लाइन पर डबल कंटेनर की सुविधा देने हेतु</u>

केन्द्र सरकार द्वारा ऊपर लिखित प्रश्न पर कोई भी उत्तर मिला नहीं है । राज्य सरकार की मा. मार्ग एवं मकान मंत्री श्री द्वारा 23.03.09 को लिखित रूप में मांग की गई है ।

2) <u>प्रश्न क्रमांक - 46 -गुजरात में नई रेल लाइन की सुविधा उपलब्ध करवाने संबंधी</u>

इस प्रश्न की भी लिखित मांग मा. राज्य सरकार के मार्ग एवं मकान मंत्री श्री द्वारा दिनांक 23.03.09 को पत्र द्वारा की गई है जिसमें दस नई रेल लाइनों में से दाहोद-इंदौर ब्रोडगेज रेल लाइन वर्ष 08.09 के बजट में सम्मिलित है । अन्य रेल लाइनों के संदर्भ में मा. केन्द्र सरकार द्वारा कोई प्रत्युत्तर भी मिला नहीं है तो इस प्रश्न को शीघ्रातिशीघ्र हल किया जाए ।

3) <u>प्रश्न क्रमांक - 47 -भीलडी-समधरी रेलवे लाइन गेज रुपांतरण का कार्य</u>

आर.वी.एन.एल. के 20.02.07 के पत्र द्वारा यह कार्य रेल बजट में हाथ पर लिया जाएगा ऐसी सूचना दी गई है । गुजरात सरकार के मार्ग मकान मंत्री श्री द्वारा लिखित पत्र का भी केन्द्र सरकार द्वारा कोई उत्तर मिला नहीं है ।

4) <u>प्रश्न क्रमांक - 48 -अहमदाबाद-उदयपुर रेल लाइन रुपांतरण का कार्य</u>

केन्द्र सरकार द्वारा 50 प्रतिशत के हिस्से के सहयोग की अपेक्षा व्यक्त की गई है। गुजरात सरकार ने इस संबंध में आगामी दिनों में होने वाले नफेकी आय में भी गुजरात राज्य को हिस्सा देने को केन्द्र सरकार तैयार है क्या ? यह प्रश्न पूछा गया है जिस पर केन्द्र सरकार मौन धारण किए हुए है । कम से कम राज्य को उत्तर तो मिलना चाहिए ।

5) प्रश्न क्रमांक - 51 -गुजरात की 8 रेल लाइनों का ब्रोडगेज में रुपांतरण का कार्य मेहसाणा - तारंगा - अंबाजी रेल लाइन का सर्वे कार्य पूरा हो गया है । यह सूचना अहमदाबाद डीवीझनने 22.11.06 को लिखित रूप में दी है । अंकलेश्वर राजपीपला रेल लाइन में केंद्रीय मंत्री महोदय द्वारा 29.5.08 को मुहुर्त किया गया था । अन्य रेल लाइनों के विषय में कोई उत्तर मिला नहीं है । दिनांक 6.2.08 एवं 30.7.08 एवं 23.3.09 को भी मा. मार्ग एवं मकान मंत्री श्री द्वारा बारंबार पत्र लिखे जाने पर भी राज्य सरकार को कोई जवाब दिया नहीं गया है । उसका भी जवाब देने की कृपा करें ।

SHRIMATI MANEKA GANDHI (AONLA): Sir, I rise to talk about my area in this Budget. What is the meaning of announcing things in a Budget if they are never going to be done? For five years now, every single Railway Budget announced by the previous Railway Minister who is known for telling the truth and for his great dereliction towards ramming bulldozers over people. Every year he has announced that the narrow gauge lines from Bareilly to Tanakpur will be made into a broad gauge line. In the first speech that was made five years ago, it was said that it was not economically viable. Then it was discovered that the *Terai* area which this rail line goes through produces the largest amount of rice, wheat and sugarcane in North India. In fact, it is the basket of food for North India. And it was also discovered that it was an extremely prosperous area for travellers, commoners and the goods. So, the survey was done again using different parameters more social and a parameter which nobody had thought of, how many trucks are coming and going to the area. Then the proposal was sent to the Planning Commission, which passed it. Then it went to the Cabinet, which passed it. Then it went to the Finance Ministry and got the go-ahead. After all this and so many announcements in Parliament later, five announcements in five Budgets, no work has been started. And it finds no mention in this year's Budget. Do announcements in Parliament have no meaning? Does this become an issue for the Privileges Committee? I would really like to know from the Minister whether this line, which is so important to the economic well-being of the *Terai* is going to be made ever, and if so, when?

श्री हेमानंद बिसवाल (सुन्दरगढ़): महोदय, आपने मुझे रेल बजट के बारे में कुछ कहने का मौका दिया, इसलिए मैं आपका आभारी हूं।

माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है वह वास्तव में एक ऐतिहासिक बजट है। मैं इसका स्वागत करता हूं और समर्थन भी करता हूं। इस बजट में उनका अपना दृष्टिकोण और इन्दिरा जी का दृष्टिकोण दिखता है। इस बजट में पिछड़े लोगों के लिए, महिलाओं के लिए और युवा विद्यार्थियों के लिए जो सुविधाएं शामिल की गयी हैं, मैं उनके लिए मंत्री जी को बधाई देता हूं। ममता जी ने इसमें एक कोटेशन दिया हैः "Elimination of poverty demands frontal attack on vested interests and it causes poverty." इसमें अपने मन की भावना व्यक्त की है और कहा है कि आर्थिक अनावश्यकता से सामाजिक आवश्यकता ज्यादा बड़ी है।[r36]

मैं माननीय रेल मंत्री की प्रशंसा करता हूं क्योंकि उन्होंने गरीब लोगों के लिए, पिछड़े वर्ग के लोगों के लिए, आदिवासियों के लिए विचार किया है। मैं इंदिरा जी के वक्तव्य को रिमाइंड करना चाहता हूं, उन्होंने कहा था कि -

> "Parents look after their children with equal affection and equal attention to all children, but the sick child is given preferential attention. Similarly, in a big family like India we should give preferential attention to the downtrodden, particularly to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes."

यह कितना बड़ा दृष्टिकोण है। सबसे पिछड़े लोग, सबसे निचले वर्ग के लोग, आदिवासी और दलित लोगों के लिए कितना बड़ा चिंतन है। इनके बारे में सोच कर मैडम ममता जी ने जो सुविधाएं दी हैं, उस दृष्टिकोण से हम हिसाब करेंगे। मेरे सामने मलकानगिरी की बात आ रही है। मलकानगिरी में 80 प्रतिशत से ज्यादा ट्राइबल और लगभग 10 प्रतिशत दलित होंगे, जहां 90 प्रतिशत ट्राइबल्स और दलित हैं, इन लोगों ने आजादी के 65 साल बाद भी रेल नहीं देखी है। फुलवाणी और खनवाल के बारे में हम सोचेंगे। फुलवाणी के बारे में आप जानते हैं, खनवाल के बारे में आप जानते हैं। खनवाल की ऐसी स्थिति है, एक-दो साल के अंदर वहां लोग आपस में लड़े हैं। सभी लोगों को मालूम है, सभी लोगों के मन में यह बात आई है। सबसे ज्यादा जहां आदिवासी और दलित हैं, वे रेल सुविधा से दूर हैं। बौद्ध और देवगढ़ भी ऐसे ही डिस्ट्रिक्ट हैं। मैडम ने एक काम किया है कि नई रेलवे लाइनों में से चार रेलवे लाइनें हमें दी हैं बोलांगीर-नोआपाड़ा रोड, बांसपानी, संभलपुर-बरहमपुर न्यु लाइन, जलेसर-दीघा न्यु लाइन। आपने इन चार न्यु लाइन के लिए बजट में प्रस्ताव दिया है। पांच-छह साल से जिस लाइन को इसमें स्थान मिला, उसे मैं याद दिलाऊंगा, वह लाइन खुर्दा बालंगी। खुर्दा बालंगी लाइन आज पांच साल हो गए हैं, शुरू हुई है। पिछले साल उसमें 70 करोड़ रुपयों का प्रोविजन था। इस साल उसमें 28 करोड़ रुपयों का प्रोविजन दिया गया है। इसे पूरा करने में 506 करोड़ रुपए और खर्च होंगे। खुर्दा बालंगी रेलवे लाइन, जो कंदमाल, बौद्ध हो कर गया है, पिछड़े इलाके को लेकर गया है। यह रेलवे लाइन कितनी जल्दी पूरी होनी चाहिए, मंत्री जी को थोड़ा ध्यान में रखना चाहिए। इस हिसाब से मैं आगे जब सप्लिमेंटरी डिमांड्स का समय आएगा, उसी समय ज्यादा रुपए की बजट में व्यवस्था करे। हम लोग पांच साल के लिए चुनकर आए हैं। पांच साल के अंदर रेल लाइन बननी चाहिए। इसी हिसाब से आपको वित्त की व्यवस्था करनी चाहिए।

मैं अपने इलाके के बारे में एक बात और कहना चाहता हूं। आप लोग उस समय बहुत खुश थे कि वर्ल्ड क्लास रेलवे स्टेशन में भुवनेश्वर भी है, पुरी भी है और चार न्यु रेलवे लाइन दी हैं।[37] फिर उसके बाद आदर्श स्टेशंस दिये हैं। उसमें भी 4-5 स्टेशंस उड़ीसा के हैं। लेकिन सबसे बड़े दुख की बात है कि जिस राउरकेला को हम स्टील सिटी कहते हैं, राउरकेला में केवल एक स्टील प्लांट नहीं है। राउरकेला में चारों तरफ कम से कम 25-30 छोटे-छोटे स्टील प्लांट होंगे और वहां आयरन-ओर का बहुत बड़ा खदान है। इस इलाके के लोग बाहर काफी जाते हैं तो राउरकेला का जो टिकट बेचा जाता है और अगर आप डेली सेल को देखेंगे तो भी उस स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाना बहुत जरूरी है।

झारसुड़ा एक जगह है। वह भी राउरकेला से नेक्स्ट स्टील सिटी नहीं है लेकिन स्टील टाउन होने जा रहा है। वहां आपका कोल फिलेरिया भी

लगा हुआ उस स्टेशन को भी आपने आदर्श स्टेशन में इंक्लूड नही किया है। इसलिए मैं आपसे आग्रह करूंगा कि उसे भी आदर्श स्टेशन में रखा जाए। न्यू रेलवे लिंक में कोरापुट से राउरकेला दिया है। कोरापुट से लोग राउरकेला आएंगे, राउरकेला से कोरापुट आएंगे। लेकिन इसकी न्यू रेलवे लाइन के हिसाब से जितनी डिमांड है, आप राउरकेला से झारसुड़ा, झारसुड़ा से सम्भलपुर, सम्भलपुर से भुवनेश्वर करेंगे। जिस तरह से सम्भलपुर होकर दो-दो आपके इंटरसिटी है, आपके भुवनेश्वर से बोलंगीर वाया सम्भलपुर, भुवनेश्वर से रायपुर वाया सम्भलपुर लेकिन राउरकेला और झारसुडा में दो स्टील सिटी और स्टील टाउन इन दोनों की पोटेंशियलिटी पैसेंजर्स के हिसाब से देखें तो बहुत ज्यादा है और सभी लोग चाहते हैं कि राउरकेला से भुवनेश्वर इंटरसिटी एक्सप्रैस से जुड़ना चाहिए। यह भी आपकी व्यवस्था में नहीं है। इसको भी व्यवस्था में इंक्लूड करना चाहिए और जितनी जल्दी हो, इसे चलाने की कोशिश करनी चाहिए। ओवरब्रिज के बारे में मैं दो-तीन बातें कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा क्योंकि फ्लाईओवर दो-तीन जगह पर बहुत जरूरी हो गया है।

बामरा रेलवे स्टेशन में भी एक ओवरब्रिज की जरूरत हो गई है। बामरा रेलवे स्टेशन जहां एक जमाने से पेड़ की लकड़ी वगैरह ट्रांसपोर्ट होती थी, वहां इतनी पोटेंशियलिटी थी लेकिन वहां अभी दो-चार प्लांट बैठ गये हैं, इसलिए वहां ओवरब्रिज बहुत जरूरी हो गया है। हमारे इलाके में ओरठा एक जगह है जो कि दूसरे रेलवे स्टेशन के बगल में आता है। उस तरफ आपका सीमेंट प्लांट है। उस तरफ आपके ट्रैवल डिपार्टमैंट का आश्रम स्कूल है और एक और छोटा प्लांट है लेकिन आश्रम स्कूल के जो लड़के और लड़कियां जाते हैं, इन लोगों के लिए उस रेलवे लाइन को क्रॉस करके जाना होता है। एक रेलवे लाइन नीचे है और दूसरी रेलवे लाइन पांच फुट ऊपर है। इसलिए इस रेलवे लाइन में जाने आने में लड़के-लड़कियों को बहुत तकलीफ होती है। वहां भी एक ओवरब्रिज जरूरी है।

सभापति जी, मैं इतना कहकर अपना भाषण सीमित करता हूं। आपने बोलने के लिए मौका दिया। एक-दो बातें और मुझे कहनी है, मैं ले कर दूंगा।

सभापति महोदय : ठीक है, आप ले कर सकते हैं।

श्री शरीफुद्दीन शारिक (बारामुला): सभापति महोदय, जहां तक रेलवे बजट की ड्राफ्टिंग की बात है, यह यह बहुत शानदार है। जिन अफसरों ने लिखा है वे मुबारकबाद के काबिल हैं। माननीय मंत्री जी ने पढ़ा है, वे भी मुबारकबाद के काबिल हैं। अब इस पर अमल कितना होगा, ये आप भी और हम भी देख लेंगे। हमारी बात मुख्तसर सी है, इस बजट में अच्छी चीजों को शामिल किया गया है। नई गाड़ियां चलाने की बात की गई है, साफ-सफाई की बात की गई है, मुसाफिरों को सहूलियतें पहुंचाने की बात की गई है, बैकवर्ड क्लास की बात की गई है। ये सब बातें बहुत अच्छी हैं और दाद देने लायक हैं। लेकिन एक-दो बातों की तरफ तवज्जुह देने की जरूरत है। आम तौर पर शिकायत है कि रेलवे की जमीन को कई लोगों ने छीन कर कब्जे में रखा है। लेकिन इस बारे में कोई जिक्र नहीं है कि रेलवे की वे जमीनें, जिन्हें लोगों ने नाजायज तौर अपने कब्जे में लिया है, उसे कैसे वापिस लिया जाएगा। आपको इसका ध्यान रखना है क्योंकि जिन लोगों ने रेलवे की जमीन जबरदस्ती दुकानें या मकान बनाए हैं, उनको वापिस लेना है या नहीं लेना है, इसका कोई जिक्र नहीं है। इसलिए यह जरूरी था कि रेलवे की जमीनों की हदबंदी की जाए, फैंसिंग की जाए। जब हम रेलवे स्टेशन पर पहुंचते हैं तो एक बहुत बड़ी मुसीबत लाउडस्पीकर के जरिए आती है - आज भी ट्रेन 15 घंटे लेट है, रेलवे को इसका खेद है। इस खेद को सुनते-सुनते हम बूढ़े हो गए हैं। हमारे बाल सफेद हो गए हैं लेकिन इसमें कोई फर्क नहीं पड़ा है। रेलवे को पंक्चुअल बनाना है, इसकी तरफ ध्यान देने की जरूरत है।

महोदय, रेलवे स्टेशन पर दुनिया भर की गंदगी होती है, वहां सफाई करने की जरूरत है। इर्द-गिर्द का जो माहौल है, उसे भी साफ रखने की जरूरत है। इसी तरह से रेल में जो खाना दिया जाता है, उसमें भी बेहतरी लाने की बहुत जरूरत है। हर रेल मंत्री इस बात की यकीनदिहानी हाउस को करता है कि यह चीज ठीक हो जाएगी लेकिन मौके पर जब आप चलेंगे तब आपको पता चलेगा कि यह मौके पर नहीं होता है। मुसाफिरखाने, जो इंतजार के लिए हैं, वहां जगह बहुत कम हैं। लोग ज्यादा होते हैं लेकिन वेटिंग रूम की जगह बहुत कम होती है, इसे बढ़ाने की जरूरत है। आदर्श स्टेशन की बात की गई, वैष्णो देवी यात्रा के लिए लाखों लोग जम्मू आते हैं इसलिए जम्मू स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने के लिए सबसे पहली प्रायोरिटी मिलनी चाहिए। हमारी स्टेट टूरिस्ट स्टेट है और यह ज्यादा रोड पर निर्भर है। हम आपसे गुजारिश करते हैं, प्रार्थना करते हैं कि दिल्ली से जम्मू तक शताब्दी गाड़ी चलाई जाए। रेलवे मुलाजिमों के लिए मेडिकल कालेज का जिक्र किया गया है। मैं आपसे गुजारिश करूंगा कि इस बारे में जम्मू का ध्यान रखना चाहिए ताकि रेलवे डिपार्टमैंट रेलवे मुलाज़मीन, स्टूडेंट्स के लिए एक मेडिकल कालेज खोल दे। हैंडीकैप्ड लोगों को नौकरी में सुविधा देने की बात कही गई है लेकिन इस तरफ खास ध्यान देने की जरूरत है। कश्मीर में रेलवे लाइन, जो इस वक्त है उसका इनऑग्रेशन 15-18 साल पहले हुआ था। हाल ही में यह शुरू हुई है लेकिन उधमपुर से कश्मीर तक, काजीकोट तक रेल लाइन मिलाएंगे तो इसकी इफाजियत, फायदा कुछ खास नहीं होगा। हमारी गुजारिश है कि इस तरफ ध्यान दें और माननीय रेल मंत्री साहिबा खुद तशरीफ ले जाएं और देखें कि वाकई यह ट्रेन बहुत मुश्किल है। लेकिन आजकल टेक्नोलॉजी के होते हुए इसमें ज्यादा देर नहीं लगनी चाहिए। हमारे यहां सबसे बड़ी इंडस्ट्री फ्रूट की है। हम यहां से लाखों, करोड़ों फ्रूट बाक्सिस दसावुर, दिल्ली और मुख्तलिफ शहरों में भेजते हैं। अगर आप रेल लाइन को जल्द तैयार कर देंगे तो बहुत फायदा मिलेगा, मजमुई तौर पर जम्मू-कश्मीर को फायदा मिलेगा।

महोदय, रेलवे के अस्पतालों की हालत ठीक नहीं है इसलिए हम उनकी तरफ आपका ध्यान दिलाते हैं। इनमें यूनानी, आयुर्वेदिक और होम्योपैथिक इलाज नहीं है, सिर्फ एलोपैथिक की सुविधा दी गई है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि इन सब चीजों की तरफ ध्यान दिया जाए। आप कैटरिंग के ठेके देते हैं, इसमें ट्रांसपेरेंसी होनी चाहिए क्योंकि कुछ दो-चार लोग ही फर्म बनाते हैं और अलग-अलग जगह वे इसी से काम लेते रहते हैं। इस तरफ ध्यान देने की जरूरत है, कहीं ऐसा तो नहीं है कि मुलाज़मीन से कनाइवेंस करके आपस में ऐसा हो रहा है।

महोदय, इसके अलावा वादी-ए-कश्मीर के लिए आपसे गुजारिश करूंगा कि बारामूला से लोलाब वैली, जिसके बारे में शायरों ने कहा था - अगर फिरदौस बर्रु ए जमीन अस्त हमी अस्तो, हमी अस्तो, हमी अस्त।[r39]

अगर जन्नत वाकई किसी जगह पर है तो यहीं है। इसलिए उसका सर्वे कराना जरूरी है, ताकि ट्रेन कुपवाड़ा से सोगाम, लोलाब, खुरहामा, बांदीपोरा और पहलगाम तक और गांदरबल से कंगत्क इसका सर्वे कराने की जरूरत है।

इसके अलावा आपसे मेरी यही गुजारिश है कि एक बार मरहूम मोहतरमा इंदिरा जी के वक्त में जम्मू-ऊधरपुर जो कि सिर्फ 40-50 किलोमीटर का ट्रैक है, उसका उद्घाटन हुआ और उस वक्त भाषण दिया गया कि यह पांच साल में मुकम्मल होगा। बाद में यह 30 साल मे मुकम्मल हुआ। ट्रेन बहुत तेज चलती है, लेकिन ट्रेन के काम करने वाले बहुत स्लो चलते हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

*** SHRI E.G. SUGAVANAM (KRISHNAGIRI) :** Before proceeding my speech, at the outset, I would like to thank the Hon'ble Chief of Minister of Tamilnadu, Dr. Kalaignar and Hon'ble Deputy Chief Minister, Shri M.K. Stalin for reposing great faith on me and giving me another opportunity to contest the Lok Sabha Elections from Krishnagiri Constituency, Tamil Nadu. I also take this opportunity to thank the people of my Constituency for getting me elected to Lok Sabha for the second consecutive term with thumping majority. Our UPA Government during its last tenure of five years has done a commendable job in all fields and that is why the people of our country have overwhelmingly supported and elected us.

I also thank Kumari Mamta Banerjee, Hon'ble Railway Minister for presenting the growth oriented and pro-poor and user-friendly Railway Budget for the year 2009-10. Initially after assuming office, her main focus was that the benefits of railways should reach the common and poor people. With her long term perspective and vast experience, I am sure that the Indian Railways will reach new heights in terms of passenger traffic and freight growth and also provision of amenities to the traveling public. While keeping this in mind, she has untouched the passenger fares and freight rates.

There is a sense of feeling among the public that certain areas Viz. passenger amenities, cleanliness, quality food, safety and security in railways and punctuality of trains needs immediate attention. Giving top priority to passenger amenities. Hon'ble Madam, Mamataji has allocated Rs.1,102 crore. She has also ensured that provision of good quality food, drinking water and toilet facilities are utmost importance in all trains and stations. Moreover, the introduction of Janta Khana will help the traveling people for getting cheap and quality food. Further, development of 50 stations as world class stations with international level facilities

* Speech was laid on the Table.

will help the travelers greatly and they will get all essential facilities within the premises of railway station.

Besides railways should continue to give highest priority for freight traffic and to keep the freight rates optimum because the major chunk of railways' revenue comes from freight traffic.

Sir, Railways have identified 309 stations out of 375 as Adarash stations with all basic facilities. I demand from the Hon'ble Madam that major railway stations in Tamilnadu where passenger traffic is high may also developed as Adarsh stations. Moreover, deputation of doctors in long distance trains and ambulance service at major stations is a welcome step. I demand that this facility may be gradually extended to all trains and stations.

Large number of MPs are facing lot of difficulties due inadequate PRS in their constituencies. The facility extended to Hon'ble MPs to identify one PRS of their choice is a welcome step and it will help them greatly in discharging their duties effectively.

Even after introduction of E-tickets, most of the people in our country prefer buying their rail tickets at the counters because many of them are not accessible to E-tickets. There is always huge rush in all the railway counters particularly during vacation and seasons. The facility extended by railways for purchase of tickets from 5,000 post offices in cities and towns is welcome step. I urge upon the Railway Minister that this facility may be extended to rural post offices also.

There are large number of unmanned level crossings in the country which results in frequent accidents. I urge upon the Railway Minister that steps should be taken for gradual conversion of the same into manned keeping in mind the increased traffic flow. The representation received in this regard should be scrutinized thoroughly and a lenient view should not be taken on it. It is heartening to

note that the Special Recruitment Drive launched by the Railways to fill the backlog of vacant posts of Physically Handicapped, SC and STs will go a long way in removing the disparities, if any, in the system of recruitment.

Railways are facing huge shortage of coaches. With the result, sufficient number of extra coaches/special trains cannot be introduced during peak times and many of them are forced to cancel their journeys. Hence, railways should speed up the production capacity of coaches. Likewise, wagon production should also be augmented so as to give a matching competition to roadways.

The fruits and vegetables produced by farmers are perishable in nature and also milk and milk products are not able to reach their destination quickly and with the result they have become wasted. Hence, Railways should give adequate priority for quick transportation of perishable commodities and to create more cold storage facilities particularly at Krishnagiri District in Tamilnadu where huge quantities of mango and mango products are produced and exported.

I am sorry to state that large numbers of coaches in the trains are often in a bad condition, fifthly unhygienic. Quite often bed sheets and pillow covers provided in trains are also in dirty conditions. Railways should take steps to provide neat and clean bed sheets and pillow covers.

Railways have earlier decided to extend the facility of extension of public address system in mail/express trains. But so far this has not become the reality. Hence, Railways should take immediate steps to extend the same without any delay.

Though Madam has given adequate priority to punctuality, frequent late running of trains is rampant and is a major cause of concern for the railway passengers. Adequate attention is not given for curbing late running of trains. I demand from the Railway Minister that punctuality along with safety should be given top priority and necessary facilities should be given to the passengers in case of late running of trains.

The facilities for physically challenged persons and aged persons are not adequate in railways. I demand from the railways that standard ramps, designed coaches in mail and express trains, lifts and escalators, wheel chairs should be made available speedily at important stations. Moreover, Special Counters maybe set up at major stations to assist the handicapped and senior citizens.

There is a long pending demand from the general public that steep tatkal charges and days of booking are not realistic and it defeats the very purpose of the scheme. The steps taken by the Minister regarding reduction of tatkal charges and two days of booking is welcomed by all sections. Likewise, introduction of Ladies' Special Trains during peak hours, Double-decker inter-city trains, Izzat Season tickets at Rs.25/- for poor and other innovative schemes are well-acknowledged by all sections of the society. As Chennai sub-urban is facing with huge rush passengers, I urge upon the Hon'ble Minister that in order to minimize the rush, a Double-decker inter-city train from Chengalpat-Chennai Beach should be introduced as early as possible to facilitate the inter-city and sub-urban passengers.

I have a specific demand in respect of my Krishnagiri Constituency/District which is long pending one.

I am surprised and shocked to note that there is no mention in the railway budget about my long pending demand of the construction of **Jolarpet-Hosur railway line.** The people of Krishnagiri District are isolation from the mainstream connectivity of rail link. It remains a distant dream. Keeping this in mind, since 2004, I have been demanding for this new railway line and also raised the matter time and again in Lok Sabha and otherâ€¦â€¦. Considering the importance, it was decided to conduct a resurvey for this new railway line and assured that this project would be taken up immediately at an estimated cost of Rs.226 crore so as to provide rail link from Jolarpet-Tirupathur-Kandili-Barugur-Orappam-Krishnagiri-Sulagiri-Hosur.

The proposed railway line between Jolarpet and Hosur will pave way for further improvement of industrial growth in Hosur and its surrounding areas. This line will connect both Tamil Nadu and Karnataka States. Presently, majority of the products meant for exports are mainly airlifted or sent through road only. Absence of a rail link in this route has been an impediment to the district's industrial growth.

I shall, therefore, request the Hon'ble Minister to kindly sanction the **Jolarpet-Tirupathur-Kandili-Barugur-Orappam-Krishnagiri-Sulargiri-Hosur New Rail Line** at the earliest.

Besides, there are only very few projects announced for Tamil Nadu in respect of New Lines, Gauge Conversion, Doubling, Electrification, new trains and extension of existing trains. I urge upon Hon'ble Railway Minister that the genuine demands from Tamil Nadu should be given proper attention and care.

Moreover, in Garib Rath Trains particularly H. Nizamuddin-Chennai, there is no facility of Pantry Car. The passengers particularly women, children and old aged people are facing lot of difficulties for getting food, water, tea/coffee, etc. for their lengthy journey. Moreover, the above train always running several hours late behind schedule and reaches the destinations at odd hours. Hence, I urge upon the Hon'ble Railway Minister to immediately provide Pantry Car facility in the Garib Rath Trains. The long pending demand of the

people of Tamilnadu regarding linking of Chennai Egmore and Central railway stations which is a long pending demand of the people of Tamil Nadu and it should be taken up on priority.

With these words, I thank you, Sir, for giving me an opportunity to participate in the Railway Budget and I support it.

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): Sir, I thank you very much for giving me an opportunity to make a few observations on this Railway Budget. Though the Indian Railway will have to travel a lot in future, I believe that Mamataji has successfully put Indian Railways on the fast track through her Budget Speech.

There are different types of engineering like civil, mechanical, electrical, etc. in the Railways. But I understand that this is a beginning of a new engineering, that is social engineering. Mamataji, in her speech has indicated a brilliant bridge to fill up the gap between social viability and economic viability. I congratulate her for that particular performance. This has categorically proved that this Government is having a vision and determination on the social engineering of Indian Railways.

Considering the time constraint, I do not want to go into the details but I would like to congratulate the Government for taking bold initiatives on the remarkable activities. Look at the laudable announcements. There is no fare hike in the Budget. Expansion of passenger facilities is there and quality conscious is there in every sector. The safety and security measures are there. From *janata khana* to world class 50 stations is also there. Similarly, provisions for multi-functional complex, introduction of IT-enabled services, upgradation of medical facilities, utilization of railway land for income generation purposes, improvement of service condition of the staff, etc. are there.

The most commendable part of this Railway Budget is the recruitment policy. I must congratulate this Government. The approach is really marvelous. We all know that Railways are the biggest employer in India with 14 lakh employees. I understand through her speech that vacancies are going to be filled up on war-footing level. Due consideration will be given to SC/ST, minorities and backward sections of the society. Similarly, due representation will be given to the marginalized sections. We have to realize a fact. Everybody speaks about social justice but what is the ground reality? Speaking is a very easy thing to do. Let us consider or review the position of the minorities in the country. Take for example the Sachar Committee Report. The total number of employees in the Indian Railway is 14,18,747 and Muslim representation in the Railways is 64,066 which is 4.5 per cent only. So, I would like to ask this august body whether it is not an injustice, a naked injustice. Is it not a violation of the constitutional right which guarantees equal opportunity to everybody? So, these kinds of things will have to be examined in detail. I believe and I hope that this Government will fulfill its commitment of social justice.[R40]

Coming to Kerala, I[U41] would like to say that this Government has tried its level best to give justice to the people there. 18 new trains are coming to Kerala. Trivandrum and Ernakulam are going to be that of international standard. Ernakulam and Pallakad are going to get commercial complex. There are something else also. Now, we feel that Kerala bogie is not detached from the engine of the Indian Railways. That seems to be a good thing.

I would like to emphasise another two important things. They are about a special zone to Kerala. Sir, Kerala is the only State in South India where there is no railway zone. We have been demanding for a peninsular railway zone since long. But that has not been agreed hitherto. We believe that our demand is quite justified. Zonal offices are having enough power for planning and implementation. Unfortunately, things are delayed like anything. Even though there is adequate budget provision and allocation, things are not taking place and implementation is very poor. That has to be considered very seriously and I feel that the demand of Keralites for a railway

zone may kindly accepted without further delay.

Coming to the other point which is about the status of Kozhikode, we all know that Kozhikode is a historical city and the railway station is also like that. It is known as the headquarters of Malabar. I request the Government, through you, to upgrade this railway station also and include it with the 50 railway stations which are going to be upgraded to international standard.

In respect of Palakkad Coach Factory, of course, we have made a beginning there but some more consideration should be given to it. Expeditious action should be taken to start it and make it into a reality.

Entering into some other points pertaining to my constituency, I would like to mention about new lines that have been discussed a lot, namely, Nellabur of Kerala to Nanjangud of Karnataka. A comprehensive survey has been completed and the Report has been submitted to the Railway Board on 23rd January, 2008. It is covering a distance of 238 kilometres. It has been proved that it is viable and feasible. I request the Government to give due consideration to it.

Another line extension which we are demanding is Feroke-Angadipuram line. This also deserves very serious consideration. I am going to conclude. But I have some more points.

MR. CHAIRMAN : You may lay them then.

SHRI E.T. MOHAMMED BASHEER: Yes, Sir. There is one more point about my constituency. My emphasis is on Thirur railway station. It is the headquarters of Mallapuram district. I am suggesting that a railway station in a district may be categorized or classified as district railway station and a special package may be announced for the development of that railway station.

There are proposals for ROBs also. I am concluding with just one sentence. We are having confidence that, under the leadership of the Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee and the Ministers of State, Shri Muniappa, and Shri E. Ahamed who are present here, we will get a super fast treatment from this Government. If not possible, at least a fast passenger treatment may kindly be given to us.

Sir, I lay the rest of my speech on the Table of the House.

*With all the pleasure and proudness I welcome the Railway Budget presented by Km. Mamata Banerjee in this August body. At the very outset, I express my hearty congratulations for putting Indian Railways in the fast track. It goes without saying that by your budget you have brilliantly constructed a bridge to bridge up the gap between the economic viability and social responsibility. It is highly commendable. It is also proved that you have a vision and determination on social engineering of Indian Railways.

ing the time constraints I don't want to elaborate the things. Just let us have a look at the certain important things :

el fare hike.

ion of passenger amenities.

consciousness

and security

khana to internationalization of 50 railway stations.

nctional complex

tion of IT enabled services

ation of medical facilities

on of Railway land for income generating prospects.

condition of the staff etc.

able thing in the budget speech is on the recruitment in the Railways. We should realize the fact Indian Railway which employed 14 lakhs of employees are the biggest employer in the country. Here the recruitment should be without any backlog and transparent. I am happy to note that you have shown deep sympathy on SC/ST and backward, minorities etc. in this budget. Everybody talks on social justice. But what exactly is the ground reality. Now look at the Indian Railways and minority representation as per Sachar Committee Report.

..... This part of the Speech was laid on the Table.

Sachar Committee Report table 9.1

Railway total employees-1418747

Reported number of Muslim employees-64066 (4.5%)

Is it not a condemnable injustice? Is it not a denial of Constitutional Right of Equal Opportunity. I hope that you will adhere into the principle of Social Justice.

Now let us see how was the approach for Kerala in the Railway Budget.

English translation of Malayalam word Mamatha may be swift, soft and cordial. I would like to say that the Hon'ble Minister has made her name meaningful. I with immense pleasure congratulate my leader and the State Minister for Railways Mr. E. Ahamed also for joining hands with Mamata Banerjee, for making inspiring declaration in respect of railway development in Kerala.

* 8 new trains are newly coming to Kerala are highly appreciated.

* Thiruvananthapuram and Ernakulam railways stations are included in 50 railways stations which are going to be upgraded to international standards. Commercial complexes are to be constructed in Ernakulam and Palakkad stations.

* A new Railway Medical College is going to be established in Thiruanathapuram.

* There are certain items also which I don't want to narrate in the short time.

In short we feel that the Kerala boggy is not detached from the national engine of Indian Railways.

As the other side of this bright picture I would like to submit a few grievances of the state.

Special Zone

I would like to invite your attention that ours is the only state in the southern India where there is no Railway Zone. Maharashtra and West Bengal are having three zones each. We have been appealing for a peninsular railway zone. But it is quite unfortunate that our prayer has not been heard in this budget also. We all know that zones will have to play a vital role in the development of railway. Zonal officers have delegated power for planning and implementation. Now all the railway matters are dealted in Chennai. It creates a lot of hardship, delay in implementation and thereby cost escalation. Plan expenditure is moving in dead slow. I once again submit that our desire to have a zone in Kerala may kindly be made a reality.

Now, next is in respect of Kozhikode Railway station which is the headquarters of Malabar. We all know that Calicut is a historic town. Since we have discussed a lot I don't want to explain further on the necessity of developing Kozhikode Railway station.

I request the Govt. to include this in one among the 50 railway stations which is going to be upgraded to international standards. When Mamta ji and E. Ahamed is there in Railway leadership we naturally expect a superfast dealing if not possible, at least a fast passenger dealing please. I am sure that if such a treatment is not received at this juncture we may not get it at all.

Now let me just say a few words more on Kerala which special emphasize on my constituency.

Nallabur Najagud Broad Gauge Railway line

I would like to invite your kind attention to be matter of construction of Railway line from Nellabur of Kerala state to Nanjagud of Karnataka. This project has been included in the budget of 2007-08 and accordingly a survey has been completed. According to the survey report submitted on 23rd January, 2008 to the Railway Board, the project is found to be feasible. As it helps for manifold development of backward areas of Kerala and Karnataka the total length of the proposed line is 238 kms. and the estimated cost is 1742.11 crores of rupees. It is also to be noted that the project after completion will be a great boon to the whole of south India in general and Kerala and Karnataka in particulars.

Another important line extension is Feroke-Angadpuram Railway Line.

This also deserved top most priority.

Now coming to the constituency issues. I have received several representation from the people in respect of introduction of new trains, allowing new stoppages, improvement of passenger services, roofing of platforms, development of infrastructure etc. But in this short time I do not want to enter into the details. I suggest that a high level meeting at the district level may kindly be convened in the presence of Ministers so that we can have a comprehensive plan for the development of railways in the state.

Anyhow let me just bring a few important points to your kind notice.

Infrastructure facilities in the Railway stations of my constituency that is Parapanagadi, Thanur, Thirur, Kuttipuram and Pallipuram are very poor. It is to be developed in a speedy manner.

Expansion of Thirur Railway Station

Thirur Railway Station may be called the district Railway Station of Malappuram District. I suggest that a general policy may be taken to classify one railway station of each district as the district railway stations and a comprehensive development package, may be â€¦â€¦â€¦

Construction of ROB at Parapanagadi and Devadar, Pallippuram may be given special attention.

Foot Over Bridges also should be constructed in Parapanagadi, Pallippuram and Kuttipuram stations.

Even though Kuttipuram Railway Station is upgraded as B grade Railway station no facilities has yet been made there. Out of the two ticket counters only one is now functioning. On enquiry it is learnt that there is not adequate staff there. Urgent steps may kindly be taken in this regard.

Beetle leaves is exported to different parts of India from Thirur. Because of the discouraging approach of railway authorities farmers find it very difficult to carry out the transporting of beetle leaves. Steps may kindly be taken to redress the grievances. *

श्री जगदानंद सिंह (बक्सर): सभापति महोदय, आपने मुझे अपनी बात रखने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। वर्ष 2009-10 के रेल बजट ने इस राष्ट्र के पैमाने पर लोगों के भीतर एक आशा का संचार किया है। वह आशा का संचार यह है कि गत पांच वर्षों तक रेल ने जो ऊंचाई प्राप्त की है, वर्तमान रेल मंत्री जी निश्चित तौर पर उसे बनाये रखने का काम करेंगी। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने उन पांच वर्षो को आधार माना है, जो हमारी रेल का पांच वर्षों का बेहतर इतिहास रहा है। यह एक ऐसा इतिहास है जो भारतवर्ष में सभी लोगों के लिए आश्चर्यजनक है। पांच साल पहले जब रेल अपनी दुरावस्था को प्राप्त हो गयी थी और यह प्रश्न था कि रेल चल पायेगी या नहीं चल पायेगी तथा यह भारत के बजट पर कितना बोझ डालेगी। उसी समय हमारी यूपीए की सरकार बनती है और आदरणीय लालू प्रसाद यादव जी रेल मंत्री बनते हैं।

महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि यह यूपीए सरकार का छठवां बजट है। रेल मंत्री ममता जी का यह तीसरा बजट हो सकता है, लेकिन यूपीए सरकार का यह छठवां बजट है। रेल मंत्री ममता जी के दो बजट राजग की मंत्री की हैसियत से थे। यूपीए सरकार की उपलब्धियों की तुलना राजग सरकार की उपलब्धियों से नहीं की जा सकती है। मैं इसकी मान्यता देता हूं कि आदरणीय ममता जी ने अपने इस प्रथम कार्यकाल, जो उन्होंने यूपीए सरकार की मंत्री के रूप में शुरूआत की, वह यूपीए की 5 साल की उपलब्धियों को आधार मानकर अपने 20 साल के विजन को बनाना चाहती हैं।

महोदय, इस बजट के आने के बाद सारी उपलब्धियों को किनारे कर एक बात की चर्चा होनी शुरू हो गयी है कि पांच साल के बारे में व्हाईट पेपर आएगा। मैं उसके बारे में कुछ कहना नहीं चाहता हूं। कल हमारी वर्तमान रेल मंत्री जी ने बहुत सफाई से अपनी बात इस देश के लोगों को बताने का काम किया कि उनके 20 साल के विजन का आधार गत 5 वर्षों का होगा। वर्ष 2004 के पहले का कोई आधार नहीं होगा। राजग की सरकार में कौन-कौन रेल मंत्री हुए, अनेक लोग हुए, मैं उसकी चर्चा नहीं करना चाहता हूं। मैं एक बात जरूर बताना चाहता हूं कि उन 5 सालों का आधार बनाकर 20 साल का विजन नहीं बन सकता था। आज भारत की रेल, भारत के बढ़ते हुए कदमों के साथ तालमेल करके आगे चल रही है। वर्ष 2004 के पूर्व के इतिहास में भारतीय रेल नहीं जा सकती है।

महोदय, हमें वर्ष 2005 से लेकर अब तक जो हमारी रेल की उपलब्धियां रही हैं, उसी को आधार मानकर हमें आगे बढ़ना पड़ेगा। मैं किसी की शिकायत नहीं कर रहा हूं, लेकिन निश्चित रूप से जीरो पर खड़ा यह रेल मंत्रालय जब आदरणीय लालू प्रसाद यादव जी के हाथों में आया तो उसके स्वर्ण युग की शुरूआत हुई। आदरणीय लालू प्रसाद यादव जी ने 25 हजार करोड़ के कैश सरप्लस के साथ आदरणीय ममता जी को रेल मंत्रालय सौंपा है। यह कोई साधारण बात नहीं है। यह ठीक है कि 76 प्रतिशत आपरेटिंग रेशो से इस वर्ष आपरेटिंग रेशो 92 प्रतिशत हो गया है, कभी यह 98 परसेंट था।

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): क्या सौंपा है, आपको मालूम है? क्या इंडिविजुअली मुझे सौंपा है? आपको यह पता होना चाहिए कि 28 हजार करोड़ रूपए छठे वेतन आयोग के लिए चले जाएंगे।

श्री जगदानंद सिंह : महोदय, ठीक है, जाएगा। जब मैं कैश सरप्लस की बात कर रहा हूं, मैं डिटेल में नहीं जाना चाहता हूं और मैं उसी पर आ रहा हूं। मैं आपकी शिकायत के लिए ऐसा नहीं कर रहा हूं।

सभापति महोदय : आपके पास समय कम है, आप सीधे अपनी बात कहिए।

श्री जगदानंद सिंह : महोदय, कृपया मुझे कुछ कहने दिया जाए।

सभापति महोदय : श्री जगदानंद जी, ठीक है, आप बोलिए।

श्री जगदानंद सिंह : यह बात यहां आयी है, यह शब्द यहां आया है कि अंकगणितीय या जगलरी इस देश में हुआ है। यह अफसोस की बात है कि अंकगणितीय, जगलरी शब्द का प्रयोग पार्लियामेंट में हो रहा है। हमारी सारी संवैधानिक संस्थाओं को चुनौती दी जा रही है, हमारे सीएजी को चुनौती दी जा रही है।[C42]

हमारी रेलवे कनवैन्शनन कमेटी को चुनौती दी जा रही है, भारत सरकार की मंत्रिपरिषद् को चुनौती दी जा रही है, इस संसद को चुनौती दी जा रही है जिसने अनेक बार स्वीकार किया है कि रेल विभाग और रेल मंत्रालय ने बहुत ऊँचाई को प्राप्त किया है। आदरणीय ममता जी से मैं कहना चाहता हूँ कि मुझे इस पर कुछ नहीं कहना है कि बिहार के बारे में आपकी क्या राय है लेकिन इस बात को मैं स्वीकारता हूँ कि पाँच सालों के कार्यकाल को आधार मानकर जो आगे बढ़ने का निर्णय लिया है, वह बहुत अच्छा निर्णय है। एक बात का आग्रह मैं आपसे ज़रूर करना चाहूँगा कि बहुत लोगों को पीड़ा है और उस पीड़ा का कारण क्या है? मैं सुना देना चाहता हूँ कि उन लोगों को जिन लोगों ने प्रबंधन संस्थानों को भी यहाँ पर नकार दिया। भारतीय प्रबंधन संस्थान, अहमदाबाद के प्रोफेसर जे. रघुराम ने भारतीय रेल के टर्नअराउंड का विश्लेषण करते हुए निम्नलिखित बातें लिखी हैं -"वित्तीय तौर पर भारतीय रेल ऋण संकट के जाल की ओर बढ़ रही थी। 1996 और 2001 के बीच में भारतीय रेल की शुद्ध राजस्व प्राप्तियाँ, नैट रैवैन्यू रिसीट्स 4135 करोड़ रुपये से गिरकर 1071 करोड़ रुपये हो गई थी। इसका मतलब यह है कि राजस्व की प्राप्तियाँ 24 प्रतिशत प्रति वर्ष की दर से गिर रही थी। भारतीय रेल के इतिहास में इस अवधि को बदतर कहा जा सकता है।" महोदय, श्री नीतीश कुमार जी भी इस विभाग में मंत्री थे। आगे उन्होंने कहा है कि "यदि भारतीय रेल लिस्टेड फर्म होती तो इस परिस्थिति में इस महानुभाव को अगली ट्रेन से बाहर निकाल दिया जाता।" महोदय, रेलवे का शुद्ध राजस्व प्राप्ति सबसे ज्यादा पूर्व रेल मंत्री श्री नीतीश कुमार जी के समय में 29 प्रतिशत गिरा था। मैं किसी व्यक्ति की चर्चा नहीं करना चाहता हूँ, एक युग की बात कर रहा हूँ जहाँ भारतीय रेल का सबसे काला अध्याय शुरू हो गया था। लेकिन उसको एक स्वर्णिम अध्याय में बदलने वाले व्यक्ति को चुनौती दी जाती है। लोगों की चाहत है कि यूपीए के जाने वाले रेल मंत्री और यूपीए की आने वाली रेल मंत्री के बीच विवाद पैदा हो। इस विवाद से भारत का नुकसान होगा, भारत की जनता का नुकसान होगा। हमारे बिहार का नुकसान हो रहा है। महोदय, बंगाल और बिहार भाई-बहन हैं ऐसा हमारी आदरणीय मंत्री जी ने माना है। अगर सचमुच यही है तो एक कर्तव्य बनता है कि जो हमारी 55 हजार करोड़ रुपये की बिहार की योजनाएँ चल रही हैं, किसी के बहकावे या किसी के कहने पर रोके नहीं, उन योजनाओं को चलते रहना चाहिए। महोदय, 40 हजार करोड़ रुपये की योजना इस भारत में रेल मंत्रालय अभी चलाने की स्थिति में आया है। जब आदरणीय लालू प्रसाद जी रेल मंत्रालय में आए थे, उस समय यह योजना 11 से 12 हजार करोड़ के आस पास रहती थी। कहाँ चौगुना विकास! कैसे भारतीय रेल की डूबती हुई नैया किनारे लगती है और कैसे भारत की जनता की आशा का केन्द्र बनती है। यदि कोई इसको नकारने का प्रयास करेगा तो 2020 का विज़न शायद कारगर नहीं होगा। आदरणीय लालू प्रसाद जी ने 2025 का विज़न बनाने की घोषणा अंतरिम बजट में की थी। उसी अंतरिम बजट का यह पूर्ण बजट है। मैं समझता हूँ कि हमें धन्यवाद देना चाहिए, कल आपने जो सफाई दी देश के लोगों को जो बात जानना चाहते थे आदरणीय लालू प्रसाद जी के कार्यकाल की, आपने बहुत अच्छे ढंग से सफाई दी कि 2020 का विज़न बनाने के लिए आधार पत्र होगा। यह व्हाइट पेपर कोई चार्जशीट नहीं है, यह व्हाइट पेपर किसी की शिकायत करने के लिए नहीं है। भारतीय रेल का जो प्रतिमान और कृतिमान है, उसको दुनिया के सामने दिखाने के लिए है।

15.58 hrs. (Shri Francisco Cosme Sardinha *in the Chair*)

सभापति जी, मैं अपनी बात समाप्त करना चाहूँगा, लेकिन उसके पहले मैं यह कहना चाहता हूँ कि गणितीय जगलरी कहने वाले लोगों को एक बात जाननी चाहिए कि भारतीय रेल का अकाउंट वित्त विभाग का कमिश्नर रेल बनाता है और उसका कोई साधारण ओहदा नहीं होता। वहाँ से बात सीएजी के पास जाती है। सीएजी से वह हमारी रेल की संसदीय कनवैन्शन कमेटी के पास जाता है, इसके बाद सरकार के मंत्रिपरिषद् के पास जाता है, अन्त में पार्लियामैंट में आता है। ये हमारी संवैधानिक संस्थाएँ हैं और सारी संवैधानिक संस्थाओं ने जिस आमदनी और खर्चे को स्वीकार किया है, उसको कोई व्यक्ति हँसी में नहीं उड़ा सकता।

MR. CHAIRMAN: Please conclude. I am calling the next speaker.

...(*Interruptions*)

श्री जगदानंद सिंह : मैं आपके माध्यम से अंतिम बात कहना चाहता हूँ। जब बिहार का कोई लीडर इस केन्द्र की सरकार में ताकत हासिल करता है तो वह बिहार के लिए भी करता है और इस देश को भी आगे बढ़ाने का काम करता है। रेल मंत्रालय जैसे जनोपयोगी मंत्रालय को एक ऊँचाई पर खड़ा करता है, उसके स्वर्णयुग की शुरुआत करता है। उस स्वर्णयुग की शुरुआत को आदरणीय ममता जी बनाए रखेंगी, इसी आशा के साथ आपको धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

16.00 hrs.

श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह (मुंगेर): महोदय, मैं आपकी आज्ञा से रेल मंत्री जी से चाहूंगा कि जब वे जवाब दें तब यह बताने की कृपा करें कि वर्ष 2004 में रेलवे का ऑपरेटिंग रेश्यो क्या था और जब आपने रेल मंत्रालय को टेकओवर किया, उस समय ओपरेटिंग रेश्यो क्या था?

श्रीमती सुमित्रा महाजन (इन्दौर): सभाति महोदय, मुझे बोलने के लिए समय देने के लिए धन्यवाद, लेकिन मुझे मालूम है कि आप दो-तीन मिनट से अधिक समय नहीं देंगे, इसलिए मैं पॉलिसी पर ज्यादा नहीं बोलूंगी क्योंकि मेरे से पूर्व वक्ताओं ने बहुत कुछ उस पर कहा है। मेरा विश्वास है कि माननीय ममता जी का जिस प्रकार का स्वभाव है, चाहे वह रेल की सफाई एवं रेल को ठीक प्रकार से चलाने की बात हो वे स्वयं इसका निरक्षण करती रहेंगी।

महोदय, बजट में रेल चलाने के अलावा उन्होंने बहुत सी बातें कही हैं। लेकिन एक बात मेरी समझ में नहीं आती है कि ममता जी मेरे क्षेत्र इंदौर के प्रति इतनी कठोर किस प्रकार हो गई हैं। कुछ भी नहीं मिला है। हमने केवल एक तुरन्त ट्रेन इंदौर-मुंबई के लिए मांगी थी, क्योंकि इंदौर-मुंबई के मध्य चलने वाली अवंतिका एक्सप्रेस में तीन सौ तक की वेटिंग होती है। इंदौर एक बढ़ता हुआ शहर है, एक इंडस्ट्रियल सिटी है। बिजनेस वहां से मुंबई जाते हैं। इसलिए हमने एक ओवरनाइट मांगी थी। मेरा विश्वास है कि माननीय ममता जी इस गाड़ी के बारे में अवश्य सोचेंगी। एक गाड़ी इंदौर-बैंगलोर भी हम मांग रहे हैं। इंदौर-पुना गाड़ी का आश्वासन भी हमें गत बजट में मिला था कि यह पांच दिन की जाएगी, फेरे बढ़ाए जाएंगे, लेकिन कुछ नहीं किया गया है। इंदौर-हावड़ा और इंदौर-कोचीन सालों से सप्ताह में एक दिन अथवा दो दिन चल रही है। लेकिन कोई भी फेरे बढ़ाने की नहीं सोचता है। क्या यह कोने में पड़ा हुआ शहर है, जिसके बारे में आप सोचते ही नहीं हैं।

महोदय, मैंने जब बजट के पहले दो-तीन पैराग्राफ पढ़ने शुरू किए थे, तब मुझे एक आशा की किरण जगी थी क्योंकि आपने रेलवे बजट में इकोनोमिकली अनवायेबल लेकिन सोशली डिज़ायर्ड प्रोजेक्ट्स की बात की थी। सोशली वायेबल प्रोजेक्ट्स की लोग राह देख रहे हैं। मध्य प्रदेश बहुत पिछड़ा हुआ प्रदेश है। वहां सबसे अधिक आदिवासी हैं। रेल लाइन की दृष्टि से मध्य प्रदेश सम्पूर्ण भारत में सबसे पीछे है। मुझे यह लगा था कि मध्य प्रदेश की योजनाओं पर आप अधिक ध्यान देंगी। मध्य प्रदेश के ऑन गोइंग प्रोजेक्टस आदिवासी क्षेत्रों से हैं। हमारे भूरिया जी जिस क्षेत्र से आते हैं, दाहोद का प्रोजेक्ट 950 करोड़ रूपये का है, पूरा धार-झाबुआ आदिवासी क्षेत्र है। वहां के कई लोगों ने आज तक ट्रेन देखी नहीं होगी और न ही उसमें बैठे होंगे। प्रधानमंत्री जी ने इसका उद्घाटन दो टुकड़ों में किया था। लेकिन आपने इस प्रोजेक्ट के लिए केवल चालीस करोड़ रूपये ही रखे हैं। मुझे लगता है कि आपको वह प्रोजेक्ट पूरा करने की इच्छा ही नहीं है। मैं चाहूंगी कि आप इस पर ध्यान दें।

महोदय, छोटा उदयपुर और धार का इलाका भी आदिवासी बहुल है। यहां के प्रोजेक्ट के लिए के लिए केवल बीस करोड़ रूपये ही रखे गए हैं। बीस करोड़ रूपये से क्या हो सकता है? क्या आप प्रोजेक्ट को पूरा नहीं करना चाहती हैं? तीसरा प्रोजेक्ट हम इंदौर के आस-पास के इलाके में गेज कनवर्जन का है। रतलाम के आगे की लाइन का गेज कनवर्जन हो गया है। खण्डवा से रतलाम और अकोला का जो एरिया है, वह पिछड़ा हुआ है। लेकिन यहां की लाइनों के गेज कनवर्जन की कोई बात इस बजट में नहीं की गई है, केवल दस-बीस करोड़ रूपये देने की बात की गई है[r43]।

इस पूरे प्रोजैक्ट पर मैं चाहूंगी कि माननीय ममता जी ध्यान दें। अभी महाराष्ट्र से भी मांग आई, माननीय गोपीनाथ जी यहां बैठे हैं, इन्दौर, मनमाड़ रेल लाईन की बात आई है। महाराष्ट्र में पैसे दे दिए, महाराष्ट्र पैसे वाला प्रदेश है, लेकिन अभी मैंने जैसे कहा कि हमारा मध्य प्रदेश पिछड़ा हुआ इलाका है। मध्य प्रदेश से जो मनमाड़ तक लाईन जाएगी, ये पूरी लाईन खरगौन का इलाका, सेंधवा, बड़वानी और महू का इलाका हो, ये पूरा आदिवासी एवं पिछड़ा इलाका है। अगर आप डाऊन ट्रोडन, पिछड़ों और अनडेवलप एरिया की बात करती हो तो मेरा पूरा-पूरा विश्वास है कि इन चारों-पांचों प्रोजैक्ट्स पर आप कहीं न कहीं ध्यान देंगी और इन्दौर की जो पूरी की पूरी उपेक्षा हो गई है, कम से कम एक इन्दौर-मुंबई गाड़ी तुरंत देकर, इन्दौर-बंगलौर गाड़ी के बारे में सोचेंगी। इन्दौर की जिन गाड़ियों के केवल फेरे बढ़ाने हैं, मेरा पूरा विश्वास है कि माननीय ममता जी इन बातों के ऊपर ध्यान देंगी।

मैं पॉलिसी पर आज इसलिए नहीं बोल रही हूं, क्योंकि आप परमिट नहीं करेंगे। मैं हर समय रेलवे के भाषण में बोलती आई हूं। मैं केवल एक ही बात कहूंगी कि जो प्रोजैक्ट्स हाथ में लिए जाते हैं, उन्हें कम्पलीट करने के लिए हम कभी नहीं सोचते। आज जिस प्रोजैक्ट की कीमत तीन सौ करोड़ है, वह कल बढ़ते-बढ़ते नौ सौ करोड़ के ऊपर हो जाएगी, जैसे दाहोद प्रोजैक्ट का हुआ है, यह प्वाइंट मैं हमेशा रखती हूं, लेकिन इस पर कोई ध्यान नहीं देता है। आज मैं इस प्वाइंट को नहीं ले रही हूं।

डॉ. निर्मल खत्री (फ़ैज़ाबाद): सभापति महोदय, मैं रेल बजट का समर्थन करने के लिए और उस संदर्भ में अपने कुछ सुझावों को रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन दल की नेता सम्मानित सोनिया गांधी जी, प्रधानमंत्री, डॉ. मनमोहन सिंह जी और रेल मंत्री, ममता बनर्जी जी के कामों में उनका जो लक्ष्य दिखाई देता है, उस लक्ष्य में आम आदमी इन सब के सामने हर दौर में दिखाई दिया है, चाहे वह पिछला दौर था, चाहे आज का दौर है। वह आम आदमी अगर लक्ष्य में है तो यकीनन कैसे वह चिन्ता से मुक्त हो सकता है, खुशहाल बन सकता है, खुशहाली के रास्ते पर चल सकता है। यह लक्ष्य इस गठबंधन का, इसके नेतृत्व और इसकी सरकार का रहना चाहिए, वह इस रेल बजट में भी दिखाई दिया है। मैंने जब यह देखा कि वह गरीब इस देश में, जो अधिकांशतः एक बहुत बड़ी तादाद में रेल से दैनिक यात्री के रूप में यात्रा करता है, उसके लिए भी इंतजाम है। ममता जी के द्वारा 25 रुपए में वह सौ किलोमीटर की यात्रा कर सकता है। मैंने इस बजट में देखा कि नौजवानों और महिलाओं के लिए अलग से ट्रेन चलाने का इंतजाम किया गया है, जो यह दिखाता है कि उनके मस्तिष्क में आम आदमी है। ट्रेन में डाक्टरों का इंतजाम हो, मरीजों की देखभाल हो, इसका इस बजट में इंतजाम किया गया है, जो आम आदमी की सुख-सुविधाओं को दिल में रखने की बात की पुष्टि करता है। किसानों का माल न सड़े, इसके लिए कोल्ड स्टोरेज के इंतजाम के काम को भी रेलवे अपने हाथ में लेने के लिए तैयार है, जो यह साबित करता है कि आम आदमी, किसान की चिन्ता उसके मन-मस्तिष्क में है।

इस बजट में छात्रों को मिलने वाली सुविधाओं में, मदरसों के छात्रों को शामिल करके सरकार और रेल मंत्री ने इस मंशा को भी स्पष्ट किया है कि जो छात्र मदरसे में पढ़ता है, अकलियत, अल्पसंख्यक वर्ग का है, उसे भी रियायत देने की पूरी नीयत और इच्छाशक्ति इस सरकार के पास है। ये तमाम काम और घोषणाएं, जो बजट की घोषणाओं के रूप में हमारे सामने आती हैं, निःसंदेह वे सराहनीय हैं। हमें अफसोस होता है जब इस बजट की समीक्षा के लिए भारतीय जनता पार्टी के सम्मानित सदस्य खड़े होते हैं, वे रेल मंत्री की उन योजनाओं की तरफ इशारा करते हैं, जो रेलवे की खाली भूमि पड़ी हुई है, जिसका वे सदुपयोग करना चाहती हैं, उस तरफ वे इशारा करते हैं कि रेल मंत्री जी गलत दिशा में जा रही हैं।

महोदय, मैं याद दिलाना चाहूंगा भारतीय जनता पार्टी और एन.डी.ए. की सरकार के उस दौर को, जिन दिनों पब्लिक सैक्टर की हमारी तमाम अंडरटेकिंग्स को बेचा जा रहा था, उन्हें औने-पौने दाम पर नीलाम किया जा रहा था और आज हमारी रेल मंत्री, ममता जी, रेलवे की जमीन को बेचना नहीं चाहती हैं। ...(व्यवधान)

[RPM44]MR. CHAIRMAN : Please do not disturb. Your turn will come.

...(*Interruptions*)

डॉ. निर्मल खत्री : आज रेल मंत्री, रेलवे की जमीन का किस तरीके से सदुपयोग हो सकता है, रेलवे की जमीन का किस तरह से बेहतर इस्तेमाल हो सकता है, रेलवे की सम्पत्ति को बेचकर नहीं, बल्कि रेलवे की सम्पत्ति को अपने हाथों में रखकर, आज इस दिशा में वे सोच रही हैं। इसलिए मैं उनकी सराहना करता हूं।

महोदय, आज उन्होंने यात्री सुविधाओं पर जोर देने की बात कही है। निसन्देह यह एक बहुत बड़ी प्रायर्टी और प्राथमिकता का विषय होना चाहिए। चूंकि आज यात्री सुविधाओं के नाम पर, रेलवे जो सुविधाएं हमारे सामने रख रही है, उससे जनता, जो यात्री रेलवे से सफर करते हैं, वे संतुष्ट नहीं हैं, चाहे वह कोचेज के अंदर की बात हो या प्लेटफॉर्म के ऊपर की बात। कैसे वे सुविधाएं बेहतर बन सकती हैं, इस ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। इसलिए मैं समझता हूं कि ममता जी अवश्य देख सकेंगी। उनके नाम के साथ ममता जुड़ा है, तो काम के दृष्टिकोण में भी वे हर तरीके से, किसी भी बड़ी से बड़ी बुराई से निपटने के लिए टक्कर लेने का एक माद्दा और हिम्मत रखती हैं। इसलिए यकीनन, वे अपने उस घोषित लक्ष्य को प्राप्त करने में सफल होंगी।

महोदय, अब मैं अपने लोक सभा क्षेत्र की तरफ आता हूं। मैं अयोध्या, फैजाबाद नगरी के लोक सभा क्षेत्र से चुनकर यहां आया हूं। यकीनन अयोध्या प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है और वह जुड़वां शहर फैजाबाद, जो अवध की पहली राजधानी होने का गौरव रखती रही है, बाद में वह राजधानी लखनऊ शिफ्ट हुई थी। वह क्षेत्र और उस लोक सभा क्षेत्र के ये प्रमुख दो स्थान और इनसे जुड़े हुए अन्य स्थान, के संदर्भ में आज के इस रेल बजट में, हम ममता जी की ममता अगर हम रेल बजट के माध्यम से चारों तरफ देख रहे हैं, लेकिन मैं उससे वंचित रह गया हूं और अयोध्या और फैजाबाद के लोग उससे वंचित रह गए हैं। इस बजट भाषण में अपनी बातों को रखकर मैं उनका ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा कि उस ऐतिहासिक स्थल के संदर्भ में भी यात्री सुविधाओं और रेल सुविधाओं का विस्तार हो। मेरी इन बातों पर वे अवश्य ध्यान देंगी। अयोध्या प्रसिद्ध धार्मिक स्थल है। जिस तरीके से हमने अन्य धार्मिक स्थलों को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा बजट में की है, उससे क्यों अयोध्या वंचित रहे। मैं चाहता हूं कि अयोध्या को भी विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की श्रेणी में रखा जाए।

महोदय, जब राजीव जी, प्रधान मंत्री थे, तब मैं लोक सभा का सदस्य था। उस समय हमने प्रयास किया था कि अयोध्या में सरयू नदी पर रेलवे पुल बने। अन्ततः उस समय की सरकार ने इसके लिए अपनी सहमति दी और वह रेल पुल बना। करोड़ों रुपए की लागत से वह रेल पुल बना और आज उस पर केवल एक-दो गाड़ियां ही चल रही हैं। करोड़ों रुपए खर्च करने के बाद, आज रेलवे क्यों नहीं आगे बढ़कर, इस क्षेत्र को दक्षिण भारत से जोड़ने की जो भी योजनाएं हैं, उन पर कार्रवाई नहीं करता। क्या जरूरी है कि सारी ट्रेनें लखनऊ की तरफ से ही ट्रेनें जाएं, क्यों नहीं अयोध्या, फैजाबाद और इलाहाबाद की तरफ से चलाने की बात की जाती है? मैं इस सिलसिले में चाहूंगा कि रेल बजट में उन्होंने घोषणा की थी कि गोरखपुर-मुम्बई एक नई ट्रेन चलेगी, उसे क्यों नहीं वाया अयोध्या और फैजाबाद चलाया जाए। मैं चाहता हूं कि फैजाबाद और उसके आसपास की जगहों से बहुत से लोग अजमेर शरीफ जाते हैं। उनके लिए कोई सुविधा नहीं है। गोरखपुर से एक नई ट्रेन अजमेर शरीफ के लिए भी वाया अयोध्या-फैजाबाद, रूदौली, दरियाबाद , लखनऊ होते हुए चलाई जाए। मैं चाहता हूं कि फैजाबाद के दो छोर, जौनपुर और बाराबंकी के बीच सिंगल ट्रैक है, इसका दोहरीकरण होना चाहिए, ताकि यातायात के दृष्टिकोण से ट्रेनों का संचालन सुगम हो

सके। मैं चाहता हूं कि फैजाबाद से मुम्बई चलने वालीट्रेन 'साकेत एक्सप्रैस' है, जो सप्ताह में सिर्फ दो दिन चलती है और फैजाबाद से दिल्ली चलने वाली जो ट्रेन सप्ताह में चार दिन चलती है, इन दोनों ट्रेनों को प्रति दिन चलाने का इंतजान किया जाए।

महोदय, मैं चाहता हूं कि फैजाबाद और उसके आसपास का तमाम एरिया, जो बौद्ध परिपथ के रूप में जाना जाता है, उस पर रेलवे के दृष्टिकोण से भी एक स्पेशल ट्रेन चलाई जाए।

MR. CHAIRMAN: Please wind up.[RPM45]

एक बात कहकर मैं अपनी बात खत्म करूंगा कि ग्रामीण सड़कों का जाल बिछ रहा है। रेलवे समपार बनाने की आवश्यकता जगह-जगह है। पहले जो सड़कें कच्ची थीं, आज वे पक्की हो चुकी हैं और इस समपार को बनाने के लिए राज्य सरकार अपना अंशदान देने में कोताही बरतती है। रेलवे को आगे बढ़कर खुद यह जिम्मेदारी निभानी चाहिए कि रेलवे समपार बनें और रेलवे क्रॉसिंग्स जो 20-20 मिनट बन्द होते हैं, क्यों न हम कोई ऐसी टैक्नोलोजी विकसित करें कि पांच मिनट ही रेलवे क्रॉसिंग बन्द हो। उससे लोगों का समय भी बचेगा और ओवरब्रिज बनाने की जो मांग आती है, उसके खर्चे से भी आप बचेंगे। वह पैसा जो हम ओवरब्रिज पर खर्च करने के लिए देते हैं, क्यों न हम ऐसी टैक्नोलोजी विकसित करें कि पांच मिनट ही रेलवे क्रॉसिंग बन्द हो और लोगों को राहत मिले।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूं।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Mr. Chairman, Sir, I rise to support the Railway Budget presented by Kumari Mamata Banerjee. It made me surprising. Railways are such a huge affair. We find that 17,800 trains run every day in our country. We are having 14 lakh strong Railway family members. So, whoever speaks on the Railway Budget or on the Demands should certainly be more objective in his approach and should not be arrogant in his speech.

Yesterday I could not understand as to why from the main Opposition party it was alleged that this Budget has been described as 'East India type Budget' and that we should not make this Budget as an East India company budget. Even in the Rajya Sabha, the main Opposition party accused that Railways are becoming a parallel Government. Jaitley says: "Mamata venturing into every field but Railways." I do not know on what capacity, on what ground these accusations are being made. In the Railway Budget which has been tabled, at the initial stage, the Railway Minister has very categorically said:

> "I know how our Hon. Members of Parliament representing people from all parts of the country have high expectations from Indian Railways. They want new projects in their states and constituencies. They also want more new lines, more budget provisions and existing projects to be expedited. They want more trains and better services."

In 1998, I remember as a member of the Railway Consultative Committee that at that time there was a meeting headed by the hon. Railway Minister as Chairman, and it was proposed that to fulfil the desires and the demands of all the Members of this august House and the demands of the common people of this country for new railway lines etc. they needed a minimum of Rs. 2,50,000 crore. Can the Members of this House make a demand or place a demand before the hon. Finance Minister or the Government of India that let this process start and one-time financial assistance be given up to that extent? What not has been said in this Budget? If we go through the points one by one, we find that all points have been covered. Capacity and productivity augmentation is very much there in the Budget. There are positive proposals for improvement of safety and security at a large scale. A very common but very essential thing is cleanliness of the trains, the stations, and also of toilets. It is not that only east Indian people will get the facilities and other people of the country will be deprived. These are all the major ideas that have been floated. All these huge tasks are certainly going to benefit the whole country. Possibly, I believe that these are the sectors which are to be appreciated by all sections.[RP46]

Sir, there is an increase in the market share in both bulk and non-bulk freight traffic, which has been announced in the Railway Budget.

Sir, we feel that this Budget has a lot of innovative ideas. What not has it reflected? The Opposition has criticised as to what the *Ijjat* Scheme is. My previous speaker of this House was very categorical in saying that the poorest of the poor, and the people belonging to BPL category will really enjoy this Scheme. '*Ijjat*' means real '*ijjat*', which has been offered in this Railway Budget, and this has to be appreciated by all sections of this House.

Sir, concessions are given to Press Correspondents. It is also a very positive idea, which has been floated by the hon. Railway Minister. Students have been provided with maximum concessions. Is it an innovative idea? Ladies Special trains have been introduced. *Yuva* trains have been introduced. *Duronto* trains have been introduced. Issue of tax free bonds by IRFC, after a gap of several years, has been announced. These are all the innovative ideas which have been floated.

Sir, if these ideas reflect properly, I think, through imagination, through farsightedness and through managerial efficiency, Railways can genuinely get a new feather into their helm of affairs; this golden feather can be added.

It is being criticised as to why Bengal has been provided with so many trains and something like that. Sir, after our Independence, Eastern Region, as such, has been deprived very much; regional imbalances were there. There were demands from the poorest of the poor. Maximum facilities have been provided not only to Bengal but to other parts of the country. Many announcements are yet to be made after hearing the views of the representatives of different sections of this House. It is not a one-year programme, and this Government will continue for five years. If we conduct through these proposals very categorically with positive theme, with positive ideas, with innovative thinking and with innovative ideas, I think, Indian Railways can give a new direction to this great country this time.

Many criticisms are being made as to why PPP will be there; why the hospitals will be run by the Railways. Why not, Sir? That is the question. Fourteen lakh members' family belong to the Railways. They need medical assistance from this Department. Sir, I will raise, during 'Zero Hour', tomorrow as to how our Indian Airlines employees − Shri Praful Patel is here - are suffering; they are not getting salary for the last two to three months. But the Indian Railways is a Department which is discharging its responsibilities with all its efficiency. This is the third largest Railways operating under a single management in the whole of the world. So, we should not make criticisms in a manner which can cause damage to the movement of the Railways in a negative manner. With some elaborate ideas we should try to extend full cooperation; we should create pressure at the national level for getting more financial assistance through budgetary support to this Ministry. In this connection, we believe that Railways is the lifeline of our country.

So far as the issues pertaining to Railways are concerned, so many proposals have been initiated. These can only be successful if all of us stand together unitedly behind the Ministry of Railways and try to find out as to how we can reach our target. [H47]

Sir, we believe that this Railway Budget has certainly given a new direction. Those who are blindly criticising this Budget have possibly not gone through the details of the Budgetary papers, the explanatory memoranda, the other related papers, and the Economic Survey, where the net proposals of the railways progress have been mentioned very categorically.

I hope, this House would extend full support in passing it. The Voting on the passing of the Railway Budget has been fixed for 14th of this month. Many hon. Members may have criticised the hon. Railway Minister. She listened to them very patiently and she has tried to reply to their points even during their speeches.

Sir, this Budget has given a new dimension, a new direction and a new idea of development. I hope, all the hon. Members belonging to different parties would extend their full support in passing this Railway Budget.

With these few words, I conclude.

SHRIMATI J. HELEN DAVIDSON (KANYAKUMARI): Respected Chairperson, I am very much thankful to you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget, 2009-10. I am grateful to my DMK party and our Thamizhina Thalaivar Dr. Kalaignar for giving me this opportunity to get elected to the Parliament and to speak for the first time in this House.

At the outset, I would congratulate the hon. Railway Minister, Mamataji for presenting an impressive and people-friendly Railway Budget, which is widely appreciated.

I would like to express my sincere gratitude to the hon. Railway Minister on behalf of the people of Kanyakumari for including Kanyakumari railway station among the 49 identified stations, where multi-functional complexes will be constructed.

I would also like to thank the hon. Railway Minister for accepting my demand of introducing a new train, that is, Kanyakumari-Rameshwaram Express *via* Madurai.

Sir, I would now like to present my proposals under the following headlines:

Modernization of Indian Railways:

1. I would request for introduction of an automatic door system in our trains so that fatal accidents could be avoided to a greater extent. We should be alert on the value of human beings and should modernize our trains for the safety of our citizens. I would, therefore, request the hon. Minister to take immediate steps for creation of an automatic locking system in all our trains. When the train starts moving, the automatic locking should come into force immediately.

2. I would request the hon. Minister to give proper allocation in the Budget for intelligence building systems in the Railways to ensure the safety of our trains and passengers from human made calamities.

3. Waster management is another problem, which I have noticed in the railways. If the hon. Minister could devise proper plans, the iron metal wastes which are spread throughout the railway network, could be collected and reused. This way, the revenue could also be generated and the railway network could also be beautified.

4. I would also request the hon. Minister to ensure proper water and sanitation facilities. There should be streamlining of the existing system so that such basic necessities could be provided to the passengers with quality and purity.

5. Another request, which is concerning the whole of the country, which I would like to make to the hon. Minister is that she should consider enhancement of the concession from the present 30 per cent to 50 per cent to all the senior citizen whether male or female.

Basic needs of Railways in Tamil Nadu.

Sir, I would like to submit the following demands and request the hon. Railway minister by considering the greater interest of the people of Tamil Nadu State.

1. Steering up the project − doubling of the railway line between Chennai and Nagercoil.

2. Modernizing and developing Integral Coach Factory at Chennai on par with the global standards.[r48]

3. I request that the Golden Rock Workshop at Tiruchirappalli to be converted as a Coach Building Unit.

4. An Express Train to be introduced between Madurai and Chennai via Melur, Tirupattur and Karaikudi.

5. I request that the proposed Bodinayakkanur-Gudalur railway project to be taken up at the earliest.

6. Villupuram-Chidambaram-Myladuthurai gauge conversion is going on a very slow pace. I request the hon. Minister to ensure the speedy completion of this project.

7. I request the hon. Railway Minister to introduce a new train between Kanyakumari and Mysore via Nagercoil-Madurai-Erode-Dharmapuri-Bangalore on a daily basis. This is an urgent need for the people of my area as well as Tamil Nadu.

8. A new BG line between Dharmapuri and Morappur, a long pending dream of people of Dharmapuri, is required.

I would like to submit the following demands and requests to the hon. Railway Minister to consider the greater interest of the people of Kanyakumari Parliamentary Constituency.

1. Improving infrastructure facilities at Nagercoil and Kuzhithurai stations.

2. Doubling the railway line between Trivandrum and Kanyakumari.

3. Increasing the frequency of Thirukkural Express (2641/2642). It should be three times in a week. Presently, it is only one time a week.

4. In regard to extension of trains, I would like to request the hon. Railway Minister that the Madurai-Jammu Tawi Train, which is extended up to Tirunelveli in this Budget, may kindly be extended up to Kanyakumari, which is just around 85 kilometres more.

Sir, as you are aware, Kanyakumari is one of the important tourist destinations. Foreign tourists all over the world as well as tourists from all over our country are visiting in huge numbers every year. A huge amount of revenue is generated to the Government through the Railways. So, please give more importance to Kanyakumari constituency.

Therefore, I request the hon. Railway Minister to consider my demands and requests, positively for the welfare of our Mother Land.

SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM): Mr. Chairman, Sir, my Party, The Sikkim Democratic Front, which is part of the UPA, would like to extend support to the Railway Budget, 2009 and I would like to commend the Railway Minister Kumari Mamata Banerjee on crafting an excellent Budget in so short a time.

I would also like to thank her on behalf of my leader, Shri Pawan Chamling and the people of my constituency, Sikkim, for her commitment to completing the Sevoke-Rangpo railway link as a National Project and then completing the service to Gangtok, extending the same rail link to Gangtok. In this connection, I would also like to thank her for connecting Shillong also. This would be in keeping with the Government's mandate of connecting all Capitals of the States with a rail link. I would like to further thank her for continued upgradation of facilities at New Jalpaiguri, the entrepot to Sikkim, the North East and North Bengal besides Bhutan, Eastern Nepal and North Bangladesh.

I have with me a long speech but I will present parts of this. I will place the full text in the House. So I will just read the excerpts. The Railway Budget has promised a much desired emphasis on ensuring social viability along with economic viability. However, mention of environmental viability is missing from the Railway Budget. Environmental impact assessments and appraisal should be carried out on the basis of the relationship between engineering construction and engineering geology. This is at the heart of the Mountain Paradigm that I have been emphasizing for the Himalayan and the other hill States.

Having mentioned the above concerns, the importance of the North East Region Rail Development Fund initiated earlier and proposal to further link additional strategic locations in the North East through rail cannot be undermined and should be lauded.[m49]

Sir, New Jalpaiguri has been connected directly to very few stations until now and new proposals have been introduced. However, there remains a need for it to be connected to Mumbai, Ahmedabad, Pune and Bangalore to funnel tourists to North Bengal, Sikkim and North-East regions. It would not be out of place to reiterate that the Railways carries the maximum number of tourists to the North-East Region of our country whilst carrying back the largest number of students and job-seekers from that region. It definitely plays a very important role in integrating our nation. Perhaps, now it is time the Himalayan and other hill States are also so integrated.

I would like to mention here that Shillong, even after 62 years of Independence, does not have a railway. Shillong is not very steep terrain and it compares very favourably for the North-East. There are coal, limestone, cement and other factories which are the main income sources of the North-Eastern region and which come from Meghalaya. So, this linking of railways to Meghalaya would be of immense economic benefit.

The construction of the Sevoke-Rangpo rail line is a great opportunity for developing the capacity for developing mountain rail building capability, especially in view of the fact that the Railways does not have a focused vision of building in the mountainous regions of the country especially the Himalayas. This is a new paradigm and, therefore, needs careful study and thinking. I request the Railway authorities to actually carve out a completely different task force to shoulder this burden under the agencies that the Railways deem fit. This needs greater focus as for the first time a broad gauge network is being planned into the Himalayas. In a way this is a strategic move in view of the fact that China has been able to build a much talked about mountain railway in the highest formations of the world in record time connecting Beijing to Lhasa.

I will now come to the other part of my presentation which really talks about waste management. There remains a critical need to look at waste disposal methods adopted by the Railways and introduce innovative and environment-friendly management practices. For example, the Railways have until now not considered the adoption of the process of using recycled water or attempting to recycle or process solid waste. Organic waste can be used as compost, while inorganic waste, instead of being sold, can be processed and responsibly re-used. Everyone knows that there is solid waste lying around railway tracks all across the country. This is far from being addressed and the density of plastics and other forms of non-biodegradable waste is increasing with each passing day.

The vision to build world-class railway stations cannot be achieved without managing waste disposal in an environmentally friendly way.

I would like to end with this one last statement. Sikkim is a power-surplus State and greening of the Railways can be turned into a reality by utilizing the surplus hydro power generated from the Teesta river.

Thank you so much for allowing me to speak.

* I would like to bring to the notice of the House a host of issues revolving around the key questions that need to be asked about the North East Railway Corridor to ensure that the rail development is not being done at the cost of the environment. While the project is desirable, it is important that the necessary steps are taken to ensure that environmental costs are minimized. This submission

suggests that Multi Functional Complexes be developed as Janta Malls as well.

Introduction

The Railway Budget has promised a much desired emphasis on ensuring social viability along with economic viability however **mention of Environmental Viability** is missing from the Railway Budget. If insufficient attention is given to avoiding damage to the natural environment and its recovery from damage in the engineering activities associated with Mountain

---

... This part of the Speech was laid on the Table

Railways such as site selection, design and construction, the degradation of the mountain environment will increase and endanger the safety of railway operations. Environmental impact appraisal should thus be carried out on the basis of the relationship between engineering construction and engineering geology. This is at the heart of the Mountain Paradigm that I have been emphasizing for the Himalayan and other hill States.

Having mentioned the above concerns, the importance of the North East Region Rail Development Fund initiated earlier and proposal to further link additional strategic locations in the North East through rail cannot be undermined and should be lauded.

Access, Connectivity, Tourism and National Integration

As the Rail density in the North East is poor, introduction of the new North East Rail Corridor will open the gateway of economic and social development for the region. It will also boost industrial growth through cheaper, faster and environmentally positive transfer of necessary goods.

New Jalpaiguri has been connected directly to very few stations until now and new proposals have been introduced however there remains a need for it to be connected to Mumbai, Ahmedabad, Pune and Bangalore to funnel tourists to North Bengal, Sikkim and North East Regions. **It would not be out of place to reiterate that the Railways carries the maximum number of tourists to the North East region of our country whilst carrying back the largest number of students and job seekers from our region. It definitely plays an important role in integrating our Nation, perhaps now it is time the Himalayan and other hill States are also so integrated.**

Opportunity for Railways to develop Capacity for building in Mountains

The construction of the Sevoke-Rangpo rail line is a great opportunity for developing the capacity for developing mountain rail building capacity, especially in view of the fact that the Railways have never had a focused vision of building in the Mountainous regions of the country especially the Himalayas. This is a new paradigm: a **Mountain Paradigm** and therefore needs a careful study and thinking. I request the Railway authorities to actually carve out a completely different task force to shoulder this burden under the agencies the Railways deem fit. This needs greater focus as for the first time a broad gauge network is being planned into the Himalayas. In a way this is a strategic move in view of the fact that China has been able to build a much talked about mountain railway in the highest formations of the world in record time connecting Beijing to Lhasa.

Focus on Environment Viability

Choice of railway line corridors and construction activities should be done keeping in mind the extent of degradation that will be caused to the mountain environment. Mountain degradation leads to landslides, and debris flows that in turn is associated with soil erosion. Newly built mountain railways are bound to lead to changes in the geomorphic features, destruction of vegetation and arbitrary placing of immense quantities of spoil. Without the production of appropriate countermeasures, these impacts are likely to advance mountain degradation to a much larger extent.

Landslides

Landslides (caused by land mismanagement, particularly in mountains, steepening of slopes by erosion or human modification, heavy rains, earthquakes, soil erosion and alternate freezing or thawing) represent about 80% of all geological hazards occurring in mountain lands, and can cause severe damage to railway lines during and post construction activities. Sikkim in particular being part of the Himalaya- a young Mountain range is seismically active and characterized by frequent landslides. As steep slopes are very sensitive to any geo-environmental changes, even sudden rainfalls can destabilize the soil-rock balance and cause landslides.

A considerable sum of the Mountain Railway Budget should be allocated for hazard control. Examples in our neighbouring country China show that the expenditure allotted in mountain hazard control (in the Guangyuan-Baoji section-1957-1984) approached the level of the original investment on railway construction and in some other cases the expenditure (on the Baoji-Tianshui section- 1949-1984) amounted to almost 4 times the construction costs.

Care has to thus be taken to minimize damage to the mountain environment during the cutting and filling of **sub-grade engineering works**. Control measures should be introduced to maintain the stability of **unstable cutting slopes** and **Slope cuttings at tunnel portals** should be avoided as far as possible. These among other measures may help minimize disasters and potential costs.

Debris Flows

Debris Flows and mud flows are rivers of rock, earth, and other debris saturated with water. They develop when water rapidly accumulates in the ground, during heavy rainfall or rapid snow melt, changing the earth into a flowing river of mud or "slurry." They can flow rapidly, striking with little or no warning at avalanche speeds. They develop mainly in regions with strongly weathered and fractured rocks, sparse vegetation, unconsolidated slope regolith and heavy rainfall.

It is believed that intense rainfall in Sikkim not only contributes to rapid erosion and weathering of the rock mass, but also increases the groundwater level that leads to reduction in the stability of natural slopes. Debris flows can involve up to 800,000 metre cube of material including rocks of more than 100 metre cube within a single hour, causing destruction of Bridge piers, overturning of trains and death to many passengers and residents.

The Railway Budget should thus address the issue of Debris flows becoming a potential hazard to the passengers traveling to and residents of the Mountain regions.

There rests the need to highlight the issue of safeguarding the **Ecological Balance and Ensuring Restoration Work** in the ecologically fragile Rail Corridors of the North East, which lying in the young Himalaya belt will be much more prone to seismic activities, landslides, and other mountain hazards.

Hence, based on the above summary of issues I would like to bring the following questions before the Honorable Minister, Railways.

- What allocation of the Budget has been set aside for analyzing potential Soil Erosion related issues in the regions of Mountain Railway Corridors to prevent future landslides and debris flows?
- How much Budget allocation has been set aside for tackling Mountain Hazards like landslides, flash floods, and cloud bursts that may cause severe threat to passenger life and damage to rail corridor infrastructure?
- What is the budget set aside for Restoration of Environmental Damages along the route of the North East Rail Corridor?
- How much forest cover would be lost to railway line construction and what are the provisions for afforestation activities under the Budget guidelines?
- The issue of Biodiversity conservation should be taken into account. Alterations in construction activities could include cross-overs for animals to prevent loss of wildlife especially since the railway lines do cross through wildlife sanctuaries and hotspots.

Waste Management

The mention of inclusion of **environment friendly green toilets** by the Railway Minister should indeed be lauded. In the mountain regions, such measures will certainly help minimize the spread of new diseases and water pollution, which could act as severe hazards in the fragile Mountain Ecology. (More information on the type of green toilets, process of disposal management of human and other Railway produced waste, could be asked)

However, there remains a need to critically look at **Waste Disposal Methods** adopted by the Railways and introduce innovative and environment friendly management practices. For example, the Railways have until now not considered the adoption of the process of using recycled water or attempting to recycle or process solid waste. Organic waste can be used as compost, while inorganic waste in stead of being sold can be processed and responsibly re-used. Everyone knows that there is solid waste lying around railway tracks all over the country. This is far from being addressed and the density of plastics and other forms of non biodegradable waste is increasing with each passing day.

The **vision to build world class stations** cannot be achieved without managing waste disposal in an environmentally friendly way.

The 2009-2010 Outcome Budget excludes the subject of waste management altogether. The Railways must incorporate strategies to recycle water and solid waste and adopt environment friendly waste disposal practices. This Madam to my mind is one of the urgent issues and should find a mention in the Budget of the Hon'ble Minister for Railways.

Electric Railways

Sikkim is already a power surplus State and greening of the Railways can be turned into a reality by utilizing this surplus hydro-power generated from the Teesta River.

Macroscopic Forecast and Appraisal System

Is there an overall Macroscopic Forecast and Appraisal System[1] developed to counter the degradation of mountain environments along the railway line? Have standards been set for appraisal of environmental degradation?

i) Factors influencing environmental degradation in Mountains:

- Engineering works associated with sub-grades, bridges and tunnels are the main factors influencing the degradation of the Mountain Environment. Engineering practice indicates that the landslide collapses mainly affect the sub-grade and that debris flows cause damage primarily to bridges and tunnels.

ii) Protection and restoration measures

During the survey, design and construction of railways, the following measures should be taken to avoid damage to the mountain environment:

- Investigations of the distribution of landslides, debris flows etc in the immediate area and their stage of development.
- Studies of engineering control measures.
- Use of environmental protection measures during the cutting and refilling of the sub-grade and during bridge and tunnel construction.
- At the same time, the ecological balance should be protected to prevent the deterioration of the mountain environment through measures such as planting of vegetation, restoration of runoff areas, gullies and rivers, and the treatment of the large areas of spoil.

iii) Appraisal Standards: Standards for appraisal of the environmental impact of railway construction and Feasibility studies must include the following:

- Poor geological conditions such as landslides and debris flows etc. should be avoided. If impossible, all feasible control

measures, both technical and economic should be implemented to maintain or restore the ecological balance of the natural environment.

- Damage to the mountain environment should be reduced as far as possible during the cutting and filling of sub-grade engineering works and control measures should be introduced to maintain the stability of unstable cutting slopes. Slope cuttings at tunnel portals should be avoided as far as possible.

- Bridges rather than culverts should be used as far as possible in areas subject to debris flows. The line itself should not pass through the debris flow zone and ideally should pass through the safety zone far away from the alluvial fan.

- Programmes designed to avoid degradation of the mountain environment should be developed and control measures to maintain and restore the vegetation should be implemented. The above can be used to provide tentative standards for appraisal of environmental degradation.

Emphasize on time bound completion of construction activities

This looks at the experience of railways in other mountain regions of India. The need to survey **geological instabilities** of mountainous regions is most important, which if left incomplete can cause indefinite delays as the following example shows:

Year 2008: The Ministry of Railways orders cancellation of the project on the existing alignment between Katra and Qazigund, due to suspected geological instabilities. It instructs KRCL to stop all work on the section, including the Chenab Bridge, and terminate all contracts issued for work on the section, pending consideration of major changes in the alignment. The Railway Board constitutes a high-level committee to examine the feasibility of Leg 2 of the project and rework the alignment through the Pir Panjal Mountains, proposing to undertake a fresh survey for construction of the line on a shorter alignment. Another example with similar problems includes the Uddhampur-Srinagar-Baramullah corridor originally supposed to be completed by March, 2012 which has now been delayed due to geo-technical and law and order problems.

Multi-functional Complex (MFC)

A Proposal

MFC will be constructed on the station premises for the benefit of commuters and railway passengers. The facilities include shopping complex, food plaza and stalls, restaurants, bookstalls, PCO-ISD fax booths, variety stores besides budget hotels and underground parking facility.

Here are my suggestions to clearly differentiate a Rail Mall from lets say an Airport Mall or the malls that most of urban India has seen in last few years.

The MFC seems to be pitched at the elite passengers. Main focus of the railways cannot be to only shift the air passengers to trains. The largest number of users of railways continues to be the middle class and the poorer sections of our society. While it is laudable to use the innovations in the retail sector by railways, it is important to use these innovations in the service of railway's largest clientele- mainly the middle class and the poorer sections of society. Railways transport about 18 million passengers daily, on an average.

These could be called **Janta Mall** and should service/target poor migrants (seasonal) /transit passengers who come to towns or cities in search of livelihoods/health care. Imagine any railway station in India in the night and the picture that comes to mind is that of hundreds of people sleeping on the floor. It is time we create affordable facilities for these people to **guarantee** them some **Izzat/dignity,** as the Minister put it.

The Mall should have a clear focus on the bottom of the pyramid people and provide for the following in a sustainable way:

a. Food

-

b. Information Kiosks: giving information on the city, public transport, short term jobs available in the city (especially labour opportunities such as painting, construction etc) − This could be like a dynamic employment exchange for short terms jobs. It could also have short training/counseling facility.

c. Clothes/ Variety stores containing products especially developed for the bottom of the pyramid

d. Communication

e. Entertainment

f. Primary Health

g. Bunk Beds and lockers for luggage

This should be a destination for the poorer sections of the city/town where the railway station is situated. Many of our cities, even metros have such markets, which have unfortunately not benefited with the improvements in the retail sector that have come about in last few years.

Thank you, Madam Speaker, for allowing me to place these points in the august house, whilst participating in the discussion on the Railway Budget for 2009− 10.*

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, there are speakers who are yet to speak. If any of the Members want to place their speech on the Table of the House, please you are welcome.

*__श्रीमती सुशीला सरोज (मोहनलालगंज):__ महोदय, रेल बजट में जो सबसे बड़ा फायदा बच्चों महिलाओं, गरीबों, युवाओं, छात्राओं व छात्रों को दिया गया है इसके लिए स्वागत करती हूं। इज्जत रेल मंत्री जी की नई योजना है जो स्वागत योग्य है। महिलायें इस रेल बजट से खुश है क्योंकि उन्हें महिला स्पेशल गाड़ियां मिली हैं। महिला यात्रियों की सुरक्षा के लिए विशेष कदम उठाया गया है। महिला रेल सुरक्षा बल की संख्या बढ़ाने का ऐलाना किया गया है। महिला कमांडो की संख्या बढ़ाई जायेगी जो हर स्थिति से निपटने के लिए तैयार रहेगी।

बजट में दिल्ली, कोलकाता, मुम्बई, चेन्नई, सिकन्दराबाद, लखनऊ में एक नर्सिंग होम तथा मेडिकल कॉलेज खोलने का प्रावधान किया गया है। 50 स्टेशनों को विश्व स्तर का बनाने का भी प्रावधान किया गया है जिसमें लखनऊ भी सम्मिलित है।

माननीय अध्यक्ष महोदया, मेरा निर्वाचन क्षेत्र लखनऊ जनपद है जिस पर भारत देश के नागरिकों की ही नहीं विश्व के अन्य देशों के लोगों खासकर इतिहासकारों, पुरातत्वविदों, लेखकों व पर्यटकों की नजरें रहती हैं। राजनैतिक दृष्टि से भी लखनऊ हमेशा सुर्खियों में रहता है। माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं, जिन्होंने लखनऊ की तरफ ध्यान दिया है। साथ ही लखनऊ जनपद के अधूरी पड़ी परियोजनाओं की तरफ ध्यान आकर्षित कराना चाहती हूं -

मलिहाबाद पूरे विश्व में अपने आमों के लिए पहचाना जाता है, जहां के रेलवे स्टेशन पर विगत 30 वर्षो से 3050 डाउन अप अमृतसर से हावड़ा जाने वाली ट्रेन व 3090 एक्सप्रेस डाउन अप ट्रेन का ठहराव बिना कारण बताये रद्द कर दिया गया है जिससे यात्रियों को कई कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है।

लखनऊ हरदोई मार्ग पूर्णतया विद्युतीकरण हुए एक वर्ष पूर्ण हो चुका है लेकिन अभी तक इस रेल मार्ग पर मेमू ट्रेन चलना आरंभ नहीं हुआ है, जिसके कारण आलमनगर, महिलाबाद, रहिमाबाद के दैनिक यात्रियों को अत्यधिक कठिनाई हो रही है। इस मार्ग पर मात्र दो पैसेंजर गाड़ियां हैं। यदि लखनऊ से हरदोइ मेमू ट्रेन चल जाये तो दैनिक यात्रियों को सुविधा मिलेगी व रेलवे को भी फायदा होगा।

---

*Speech was laid on the Table

पूर्वोत्तर रेलवे की ऐशबाद-मैलानी रेल खंड छोटी लाईन को बड़ी लाईन बदलने की योजना पर ध्यान इस बजट में नहीं दिया गया है। रेलवे स्टेशन ऐशबाग से सीतापुर 85 कि0मी0 तथा सीतापुर से मैलानी के बीच 106 कि0मी0 आमान परिवर्तन का सर्वे होने के बाद नई रेल लाईन की स्वीकृति मिलने के बावजूद अभी पैसा नहीं दिया गया है जिससे ये परियोजना अधूरी पड़ी है।

गोमतीनगर स्थित हाल्ट को भी इस बार पूर्ण टर्मिनल का दर्जा नहीं मिल पाया है। इस स्टेशन पर 70 करोड़ की परियोजना में से 50 करोड़ खर्च हो चुका है। परियोजना अधूरी होने के कारण यात्रियों को असुविधा होती है।

अतः आपसे आग्रह है, मेरे क्षेत्र से संबंधित सभी अधूरी पड़ी परियोजनाओं को सुचारू रूप से चलाने की कृपा करें।

*__श्री प्रतापराव गणपतराव जाधव (बुलढाणा):__ 1. सर्वप्रथम रेल मंत्री श्रीमती ममता दीदी का मैं अभिनंदन करता हूँ कि उन्होंने हर सांसद के चुनाव क्षेत्र में एक रेलवे स्टेशन को राष्ट्रीय स्तर का बनाने का एलान किया। मेरा चुनाव क्षेत्र बुलढाणा एक अविकसित क्षेत्र है । किसानों के आत्महत्याओं ने इस क्षेत्र का पिछड़ापन और भी गौर करने लायक बना दिया है । मैं चाहता हूँ कि रेल नेटवर्क के जरिए इस क्षेत्र में उद्योगों को बढ़ावा मिले जिससे यहाँ की बेरोजगारी कम की जा सके।

2. महाराष्ट्र संत महात्माओं की भूमि है । यहाँ का जनजीवन संतवाणी से प्रभावित है । उसी मालिका में संत श्रेणी गजानन महाराज आते हैं मानवता की सीख शेगाव के गजानन महाराज ने जितने प्रभावी ढंग से दी हैं. जिससे सारा

मानव समाज प्रभावित हुआ है और इसलिए शेगाव केवल एक तीर्थ क्षेत्र ही नहीं है बल्कि एक उचित जीवन प्रणाली के लिए एक प्रेरणा केन्द्र भी है । यहाँ स्थित ""आनन्द सागर"" एक लुभावना पर्यटन क्षेत्र है जोकि गजानन महाराज क्षेत्र संस्था तथा केन्द्र सरकार की मदद 500 करोड़ की लागत से बना हुआ है ।

जैसा कि मनमाड़, नासिक, शिरडी तथा नांदेड़ का विकास किया गया है, इसका मैं तहे दिल से स्वागत करता हूँ । आपसे मेरी गुजारिश है, उसी अनुपात में शेगाव का भी विकास होना चाहिए ।

3. संत गजानन महाराज का यह जन्म शताब्दी वर्ष है, इसी कारण सारे देश से लाखों श्रद्धालु यहाँ पहुंच रहे हैं । हम चाहते हैं कि शेगाव रेलवे स्टेशन पर हर यात्रियों को हर सुविधा प्राप्त हो, यह कार्य युद्ध स्तर पर होना जरूरी है । इसी वर्ष संत गजानन महाराज की जन्म शताब्दी वर्ष है, जैसा आपने आश्वस्त किया है कि हर सांसद के क्षेत्र में एक रेलवे स्टेशन को राष्ट्रीय स्तर का बनाने का एलान किया है, इसलिए मेरे चुनाव क्षेत्र के शेगाव रेलवे स्टेशन को यह सम्मान मिले ।

शेगाव रेलवे स्थानक से गुजरने वाली ट्रेनों को 5 मिनट रोकने की व्यवस्था मिले।

---

* Speech was laid on the Table.

1. हावड़ा लोकमान्य तिलक ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस - 2101/2
2. पुणे बिलासपुर पुणे - 2850/1
3. पुणे नागपुर पुणे (गरीब रथ) - 2112/3
4. नागपुर अहमदाबाद नागपुर प्रेरणा एक्सप्रेस - 1454/5
5. मद्रास जोधपुर मद्रास - 6125/6

इन ट्रेनों को शेगाव स्टेशन पर रोकने से (स्टापेज देने से) लाखों श्रद्धालुओं को एक अच्छी सुविधा मिलेगी ।

4. शेगाव से जुड़ी हुई एक और समस्या मैं दीदी के समक्ष रखता हूँ । मध्य रेल की पटरियाँ गांव के प्रमुख बस्ती से होकर गुजरती है वहीं से स्टेट हाइवे भी गुजरता है । समस्या यह है कि वहाँ पर ओवरब्रिज अब तक नहीं बना है, केवल एक रेल गेट है, लेकिन वह व्यस्त रेल यातायात के कारण हमेशा बंद रहता है, जिससे (लगभग 12 घंटे) नागरिकों को बहुत बड़ी असुविधाओं का सामना करना पड़ता है । हम चाहते हैं कि यहाँ पर एक रेलवे ओवर ब्रिज जल्द से जल्द तैयार हो ।

5. आपको यह जानकर अचरज होगा कि यहाँ की जनता ने शेगाव-खामगाव-जालना इस रेल मार्ग की मांग, स्वतंत्रता मिलने से पहले कि समय से लगा रखी हैं । खेद की बात है कि 2007 में इसका सर्वेक्षण होने के बावजूद लगातार इसे रेल प्रशासन नज़रअंदाज़ कर रहा है । मैं चाहता हूँ कि मेरे चुनाव क्षेत्र के यात्रियों को तथा मराठवाड़ा से आने वाले श्रद्धालुओं को उचित न्याय मिले ।

6. एक नई मांग के मुताबिक सोलापुर-बिड-जालना-मलकापुर-बुरहानपुर इस बीच नइ रेल लाइन बिछाई जाए । मैं इस मार्ग का समर्थन करते हुए दीदी आपसे विनती करता हूँ कि महाराष्ट राज्य का पश्चिमी विभाग. मराठवाडा. विदर्भ एवं

मध्य प्रदेश को जोड़ने का श्रेय ले, ताकि इस मार्ग के कारण यात्रियों को देश के राजधानी से जोड़ने का रास्ता आसान बनेगा । मैं आपका ध्यान इस तथ्य की ओर आकर्षित करता हूँ कि यह एक शॉर्टकट है, की राजधानी से यात्रियों को सीधे जोड़ता है ।

SHRI KABINDRA PURKAYASTHA (SILCHAR): Hon. Chairman, Sir, I rise to speak on the Railway Budget. Because of the time constraint I cannot elaborately say everything. So, in short, I will just try to make all the points which are mostly necessary for the area wherefrom I come.

I am not speaking of the whole of the country. I shall confine myself to the North-East region of India. I am very happy that the hon. Minister of Railways made some very positive points or declared some positive steps for railway development of the North-East India. Among the steps taken, first of all, she declared that ten of the projects will be declared as national projects of which three were declared by the previous Government as national projects. [k50]

Secondly, I want to say that in the interest of completion of the work of national projects and to ensure that there is no constraint of fund, a Development Fund will be created. So, we shall be very happy if that is properly done and a Fund is created for the projects to be done in the North-East India.

Thirdly, hon. Railway Minister also declared that a senior officer will be engaged to monitor all the works. This is a right step as we have seen that projects or schemes are taken up, but because of lack of proper monitoring, they cannot be completed. That is why, Kumari Mamata Banerjee has declared that a senior officer will be engaged for the purpose. That will also help in the early completion of the work.

Other than this, for the North-East, Kumari Mamata Banerjee has declared that Guwahati railway station will be made one of the world-class stations. Also, in my constituency Silchar, Silchar railway station will be made a multi-functional complex. This is also good news for us.

Here, I would like to tell this august House the problems or troubles we are facing there. I represent the Silchar parliamentary constituency. Silchar is just on our border with Bangladesh. In Assam, there are two valleys − Brahmputra Valley and Barak Valley. I am from Barak Valley. It is just like a chicken neck. There is also a chicken neck from Barak Valley to Brahmputra Valley and this neck is commuted by one railway line and one road. The gauge conversion work of the railway line was to be undertaken and the work had started. The foundation stone of this gauge conversion was laid in 1996 and as per the work schedule, it was to be completed by 2007. But perhaps on 19.02.2009, the then Minister of State for Railways said that up to that time, only 40 per cent of the work had been done. While it was to be completed by 2007, in 2009, the Minister says that 40 per cent work has been done. As per the Minister of State, work will be completed on 31st March, 2012.

MR. CHAIRMAN : Please conclude. You have already spoken for five minutes.

SHRI KABINDRA PURKAYASTHA : Sir, I have not spoken anything yet. Please give me some more time.

MR. CHAIRMAN: No, there are so many Members who want to speak. You can make your point and lay your speech.

SHRI KABINDRA PURKAYASTHA : Sir, I will be completing.

Sir, our demand is that the conversion work of Lumding-Silchar line to a broad gauge line should be completed in no time and whatever hurdles are there, they ought to be removed so that the work can be done. If it is not done, it will be very difficult not only for the people of Barak Valley but also the people of Tripura, Mizoram and a part of Manipur because that whole area is linked with this line. So, this line is a very important line and this work has to be done.

There are some more points which are definitely to be told here. I appeal to the hon. Minister for Railways to consider the demands of the people of Barak Valley. There is a necessity of making a Railway Division there. A Railway Division should be created with headquarter at Badarpur. We demand for this and I would also like to submit that this is a long-standing demand of the people that Badarpur should be the headquarter of a Railway Division. The name of the Silchar railway station should be changed after the eleven martyrs, who laid down their lives for the sake of mother tongue Bengali, as Bhasha Shaheed Station. I also appeal to the hon. Minister that Silchar-Agartala intercity train should be named as Bhasha Shaheed Express.

These are some very important demands. With that, I want to say again and again that the Lumbding-Silchar broad gauge conversion should be completed at the earliest as this is required to be done for the convenience of the people.

I am laying the rest of my speech on the Table of the House.

* It is a matter of little satisfaction that the Hon'ble Railways Minister has declared various schemes and Projects for the North East region and if these are materialize people of North East will get great relief.

The Railway Minister has declared ten Railway Projects of the North East as National Projects including Lumding- Silchar Jiribum line.

For the timely completion of the National Projects, the Railway Minister proposes for creation North-East Region Railway Development Fund. This is really a good news for us.

The Railway Minister also assured that one senior officer will be engaged for monitoring the work of the National Projects. If this is property done this may also be helpful to complete works early.

The announcement of the Railway Minister that the Guwahati railways station will be one of the world class stations and Silchar station will be Multi-Functional Complexes (MFCs). It is also very good news for the region.

... This part of the Speech was laid on the Table.

Further, being the Member of Parliament (Lok Sabha) representing HP-2 Silchar Constituency, I have no alternative, but to crave Railways Minister's leave to present the serious problems facing Barak Valley for immediate redressal of the sufferings of the millions of people living not only in Barak Valley of Assam, but also in neighbouring states Mizoram, Tripura, Manipur and Meghalaya.

Barak Valley comprising the three districts of Cachar, Karimganj and Hailakandi situated on the bordering areas of Bangladesh and on the Southern parts of Assam has a population of about 40 lakhs. Barak Valley is the gateway of Mizoram, Manipur and Tripura. It is also linked with Meghalaya and N.C. Hills. The Valley is one of the most backward regions of the country mainly due to lack of communication facilities through rail and road. From pre-partition days Barak Valley was directly linked with Guwahati through Meter Gauge rail line. Unfortunately for us, while the work for conversion of meter gauge line to broad gauge was undertaken, the directly railway link, so long enjoyed by the people of this region was withdrawn and link is established through transshipment at Lumding. This transshipment has been causing the journey most hazardous, uncertain and also wastage of time and money.

The meter gauge line from Lumding to Badarpur also remains cut-off in most part of the year causing immense sufferings to the people of this region for journey and transportation of goods. The foundation of gauge conversion work from Silchar to Lumding was laid in the year 1996 and as per work schedule the work was to be completed within 2007. But the construction of the broad gauge line frequently disrupted for one reason or other.

The then Minister of State in the Ministry of Railways on 19.02.2009 replied "on Lumding −Silchar-Jiribum and Badarpur-Kamarghat, the work progress is about 40% . On Lumding − Silchar progress of earth work is 86% minor bridges 308, out of 337 Nos. On this project expenditure of Rs.1180.75 crore was incurred upto 31st March, 2008 and out lay of Rs.378.95 crore has been provided during

2008-2009. The project is likely to be completed by 31.03.2012." The railways authorities very often cite non-co-operation of the State Government as main hindrance of the progress of the work. They allege that adequate security measures for execution of the work in insurgent prone areas of NC Hills are not provided by the State Government and in consequence the contractors and railway employees are sometime kidnapped for ransom, killed, and subjected to humiliation in various ways through looting of their property, arson and extortion. As a result the workers are made to flee from the work site and work stalled.

Now-a-days, nobody ventures to travel by train from Barak Valley to Guwahati and viceversa because of uncertain hazardous train journey and botheration of transshipment private transporters are thriving at the cost of nationalechequer. Delay in commissioning the project is resulting in heavy price escalation of the project.

This gauge conversion from Lumding to Silchar has been declared by the government of India as a National Project. But unfortunately due to the apathetic attitude of both the Central and State Governments the progress of the project is seriously hampered and this has resulted in serious resentments amongst the people of the region.

Lumding Silchar Railway link is the life line of this zone. Unless gauge conversion work in this portion in completed any fund allotted or work executed in the states of Tripura, Mizorm, Manipur and elsewhere in Assam will be of no avail and meaningless for want of direct link.

As the State Government of Assam has miserably failed to provide proper security in North Cachar Hills district of Assam in spite of several requests made by the Railway authority and as this is a National Project center should come forward to provide, proper security and early commissioning of the work. In view of the facts, adumbrated at bove and in the interest of the people of this backward region, I humbly appeal to honorable Railways Minister to intervene in the matter personally and take effective steps so that the work can be executed on war footing to end the miseries of millions and millions of people.

Moreover, I would like to draw the attention at the Hon'ble Railway Minister that the construction of a loop line connecting Silchar with Chandranathpur (Badarpur-Lumding section) will be of great necessity to ease traffic density inn the future onec Imphal-Silchar and Agartala Badarpur Section become operative.

I appeal to the Hon'ble Railway Minister that considering the demands of the people of Barak valley and necessity of the area a Railway Divisions be created with the Head Quarter at Badarpur.

Further, the demand of the people of Barak Valley to name the Silchar Railway Station after the names of Eleven Martyrs who laid down their lives for the sake of mother tongue Bengalee as Bhasha Shahid Station.

Also, I appeal to Hon'ble Railways Minister to name the Silchar-Agartala Intercity Train as Bhasha Shahid Express.*

***SHRI B. MAHTAB (CUTTAK) :** At the outset, I welcome he Railway Budget presented by Sushree Mamata Banerjee yet I am disappointed because Orissa has been ignored. First, I would quote the reactions of two leaders of our country and they way they look at this Rail Budget. Their reactions explains a lot. Chief Minister of Bihar Shri Nitish Kumar has welcomed this Budget and has said − the operating expense of 92.5 per cent pegged by Ms. Banerjee presented a much more realistic picture of the money spent per 100 rupees rather than the 77 per cent during Mr. Lalu Prasad's tenure as Railway Minister from 2004-09. He said, the operating expense during my tenure as Railway Minister was 91 per cent with a profit margin, of Rs.9 per 100 rupees. So a profit margin of Rs.7.50 is much more palatable than the fantastic surplus of Rs.23 as shown by Mr. Prasad.

The leader who I would like to quote is the Marxist Industry Minister of West Bengal Mr. Nirupam Sen. He has welcomed the Railway Minister's proposal to start a 1000 MW power plant in Bengal as well as attempts to revive sick industrial units in that state. These two comments speak volumes. I need not elaborate further on this. The Minister's approach is set to change the Railways from being a profit driven, corporate organization to a social welfare entity. She has asserted that "development should not be restricted to a few people." Her guiding principle is "the old mindset of economic viability should be substituted by social viability." When I heard this I was thrilled because seldom such words are uttered here who manage things. I though, after a long duration perhaps, out State, Orissa and such other States will get its due. But I was amused, when Railway Minister's priority on social viability were explained later on in her speech. I welcome more amenities for passengers but why is Railways venturing into areas outside its domain and core strength? The Budget says the Railway will set up a 1000 MW power plant. It plans to take over ailing wagon making units like Burn Standards, run under the Heavy Industry Ministry, just to save 1000 jobs

* Speech was laid on the Table.

in West Bengal. Seven Nursing Colleges will be set up on Railway land. Always will also run multiplexes having shopping malls, food joints and variety staffs. And, a Committee will decide on projects that are socially desirable even if commercially unviable. Should be term Railways to be on the path of welfare state? Hopefully, viable?

Improving the Indian Railways to world class standards is in itself a formidable task. It is the best interest of the enterprise and its stakeholders that the managers focus their competencies on the more immediate tasks at hand. Other people can train nurses. That's not Railway Minister's job.

I appreciate the Railway Minister's announcement that the Ministry will come out with a 'white paper on the Railways "present organizational status based on its performance in the last five years." I think, this ought to have pleased his predecessor. But, the body language of former Railway Minister on 3rd July and yesterday was quite different. I do not know why. The UPA − I was coming out with a outcome Budget. CAG is auditing the accounts. Then, why there is so much of anguish because of the White Paper? I welcomed it. But the Minister should spell out the time by which it is to be laid in this House. I would prefer by end of this year.

Railway Minister has announced 50 stations will be developed into world class stations with international −level facilities. These will be developed through innovative financing and in public-private partnership mode. In Orissa, Bhubaneshwar and Puri are included in this list and very rightly so. But is their a time plan? How far the Bangalore station has progressed? Next year, Delhi will be hosting Commonwealth Games. What progress has been done in New Delhi Railway Station? For Bhubaneshwar, locations have been shifting from Baranga to Bhubaneshwar to Lingaraj. Do you have a Road Map? Another 50 stations are to be developed as multi-functional complexes and Cuttack is one amongst them. I must that Railway Minister for this. At the same time I would request the Minister to include two more stations. One is Berhampur, a place where Shri V.V. Giri our former President of India was born and amenities is Jharsuguda which should be included in the list of Adarsh Stations.

Railway Minister has said around Rs.35000 to Rs.40000 crore of fruits and vegetables are thrown to the dust every year for lack of storage and number of retail giants such as Reliance Retail, ITC and Future Group has asked Railways to provide them with supply chain logistics. We are told that the Railway had also agreed to provide them land for natural, regional and rural hubs. The companies are expected to pool in about Rs.20,000 crore to Rs.30,000 for setting up infrastructure.

Already the Railways has even invited expressions of interest from companies interested. But not much progress has been made because companies preferred roadways as a more cost effective means to rail. Does not this speak by itself? Secondly, does the land belong to Railways alone and can they leave or sub lease the land without the consent of the State Government? During NDA rule, all the things were gone into. This proposal is nothing new. The Railway Minister has to cut through the maze of bureaucratic

tangles top achieve something in this. But its very difficult and where does she has the time for this?

In her speech the Minister has said that there were unrealistic targets. The figures say that freight traffic has declined last year and Railways was unable to achieve its freight target of 850 million tones in the year, though East Coast Railways target was net. But on passenger traffic, you have done better. You have 9000000 reserved seats in your trains on an average, everyday but there is demand for 11,00,000 seats. So there is a gap of 2,00,000 seats which should be bridged at the earliest. What are you doing? You are trying to fill the gap by introducing 80 to 100 new trains and extending the routes of old trains. Is this the only method by which you would meet the demand? Are not certain lines saturated? What not attach more bogies?

I had said earlier that people of Orissa are disappointed because this budget has not taken care of the state's interests. Budget is silent on the proposed new railway line from Bhadrachalam Road of Andhra Pradesh to Jeypore via Malkangiri and Talcher-Bimlagarh. The work on the already sanctioned line from Khurda Road to Bolangir needs to be accelerated and completed with a definite time schedule. Immediate commencement of work on sanctions like Jeypore-Malkangiri and Bargarh-Nuapada via Padmapur where surveys have been completed will create new and alternative corridors for movement of thermal coal and other minerals. I would also urge upon the Government to take up survey work for providing rail connectivity to the upcoming ports at Kirtania, Astaranga, Bahude Muhana and Chudamoni from the main line i.e. Howrah-Chennai trunk route. Similarly, during the last Budget, survey was sanctioned for connecting Burhamara-Chakulia and Bansapani-Barbil with broad gauge rail link. Connection of these missing links should be taken up on priority basis.

The overall growth in transport demand necessitates augmentation of existing line capacity of arterial routes. Already Railways have completed survey for doubling of these routes. Then why don't you sanction funds for Daitari-Banspani BG rail link; Talcher-Sambalpur BG rail link and Haridaspur Paradeep BG rail link.

I would also urge upon the Minister to establish a rail coach factory in Orissa that would also take advantage of the steel and aluminium projects. This plant may be established in one of the backward districts of Orissa and become a key driver of regional socio-economic growth.

The operationalisation of East Coast Railway has brought railway management closer to the people and problem of Orissa. However, for better co-ordination and proper facilitation for bulk customers it is necessary to extend the jurisdiction of East Coast Railway to include Bansapani-Padapahar section, Bhadrak-Laxman Nath Section in Khurdha Division and Jharsuguda-Barasuan-Kiriburu, Rourkela-Nuagaon and Jharsuguda-Himgiri section in Sambalpur Division.

I would remind the Railway Minister that originating gross earnings from various stations in Orissa are estimated to be inn excess of Rs.5000 crores during the year 2008-09. Why don't you ensure allocation of a sizeable part of the revenue that is generated from Orissa within the state for expanding and augmenting rail network. This will allow timely completion of ongoing projects, sanctioning new lines etc.

Before completing my speech, I must admit that the Railway Minister's Rail Budget is actually a pretty practical response to the prevailing business environment. In 2008-09, because of economic slowdown, the Railways freight loading fell short of its budget target of 850 million tones by 17 mt. Simultaneously, it had to forkout an additional Rs.13,600 crore following the implementation of the Sixth Pay Commission's award. The current fiscal will see an outgo of Rs.14,600 crore on this account. After meeting all its expenses, including provisions towards dividend and statutory appropriations, the Railway will be left with an investible surplus of just Rs.8631 during 2009-10, as against Rs.19,972 crore in 2007-08.

After the General Budget was read out in this House the other day, I am reminded of the Railway Minister thanking the Finance Minister for the Rs.15,800 crore budgetary support for the Railway-i.e. Rs.5000 crore more than the Rs.10,800 crore pledged in the Interim Budget for 2009-10. But Finance Minister is levying a service tax on the Indian Railways to provide a level playing field vis-Ã - vis road transporters. In a way, the Finance Minister will be giving not as much as will be collected from Railways. Is the Railway Minister aware of it?

The last point which I want to raise here in this House is, in the Economic Survey, there was a suggestion that private parties should be allowed to run trains especially to tourist destinations. Already tourism departments are running trains. The Palace on Wheels, Rajasthan Royals, Maharashtra is running trains. IRCTC is already running a train. The Survey said this is one area that can promote tourism. As there is no bar on private parties running such trains, why does not Railways declare a road map on this specific area. It will bring in more revenue and can promote tourism.

ओश्रीमती उषा वर्मा (हरदोई): माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2009-10 के लिए जो बजट प्रस्तुत किया है उसमें काफी कुछ नया करने का प्रयास उन्होंने किया है, इसके बावजूद उ.प्र. की जनता को जितनी अपेक्षा थी उतना नहीं मिल पाया है ।

50 स्टेशनों को अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सुविधाओं से युक्त विश्वस्तरीय स्टेशनों के रूप में विकसित करने का निर्णय स्वागत योग्य है । इसके अतिरिक्त 375 स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने का निर्णय भी स्वागत योग्य है । आदर्श स्टेशन की श्रेणी में मेरे क्षेत्र हरदोई का स्टेशन भी यदि शामिल कर लिया जाए तो महान कृपा होगी ।

मेरा रेल मंत्री जी से आग्रह है कि मेरे क्षेत्र हरदोई की जनता की कुछ मांग है उस पर भी विशेष ध्यान मंत्री जी दें ।

हरदोई स्टेशन पर कुछ ट्रेनों का ठहराव जनहित में अति आवश्यक है । नैनीताल जो कि पहले उ.प्र. में था इस समय उत्तराखंड में है नैनीताल मेरे क्षेत्र हरदोई के सबसे नजदीक एक अच्छा पर्यटक स्थल है और अच्छी शिक्षा हेतु भी मान्यता है । मेरे क्षेत्र हरदोई के बहुत से बच्चे नैनीताल के विभिन्न शिक्षा संस्थानों में शिक्षा ग्रहण कर रहे हैं, लेकिन नैनीताल जाने वाली किसी भी ट्रेन का ठहराव हरदोई में नहीं है ।

काठगोदाम हावड़ा बाघ एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 3019/3020 जो कि हरदोई से होकर निकलती है मेरी मंत्री से मांग है कि 2 मिनट का ठहराव यदि हरदोई स्टेशन पर कर दिया जाए तो इससे हरदोई और आसपास के क्षेत्र के पर्यटकों एवं नैनीताल में शिक्षा प्राप्त कर रहे बच्चों एवं उनके अभिभावकों को बहुत सुविधा होगी । इस समस्या के बारे में मैं पूर्व में भी पत्र के माध्यम से माननीय मंत्री जी को अवगत करा चुकी हूँ ।

---

* Speech was laid on the Table.

इसके अतिरिक्त, हरदोई से जम्मू जाने वाले लोगों की संख्या ज्यादा है, वैष्णो देवी जी के दर्शन करने वालों की वजह से किंतु केवल एक ही ट्रेन सियालदह का ठहराव हरदोई स्टेशन पर है । हावड़ा जम्मू तवी हिमगिरी एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 3073/3074 का 2 मिनट का ठहराव हरदोई स्टेशन पर कर दिया जाए ।

इसके अतिरिक्त शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेन संख्या 0401/0402 जो कि वाया हरदोई दिल्ली के लिए आती है, इसका स्टापेज भी 2 मिनट के लिए हरदोई स्टेशन पर कर दिया जाए तो महान कृपा होगी ।

इसके अतिरिक्त हरदोई स्टेशन पर स्थित मालगोदाम की साइडिंग (लोडिंग-अनलोडिंग) का प्लेटफार्म नं. 7, 8 एवं 9 की दयनीय स्थिति है । यहाँ साइडिंग के प्लेटफार्म पूरे टूटे हुए हैं और बड़े-बड़े गड्ढे हैं बरसात में साइडिंग में तालाब बन जाता है उसके बावजूद भी रेल प्रशासन व्यापारियों को उसी प्लेटफार्म पर माल को उतारने एवं लादने के लिए बाध्य करता है । साइडिंग की रेल द्वारा बनाई गई कोई एप्रोच रोड भी नहीं है जो रोड है वह काफी संकीर्ण है जिससे वन साइडेड को स्थित रहती है साइडिंग पर बिजली की पर्याप्त व्यवस्था नहीं है जबकि लोडिंग व अनलोडिंग का समय सुबह 6 बजे से 24 बजे तक है ।

हरदोई माल गोदाम की प्रति वर्ष आय 2007-08 111980519 रुपए, 2008-09 की वार्षिक आय 133131716 रुपए है । प्रतिमाह रैंकों का हैंडलिंग एवरेज 19 रैंक हैं इसके बावजूद यहाँ पर व्यापारियों को कोई भी सुविधा नहीं मिलती है

और न ही साइडिंग में स्टैकिंग करने की कोई व्यवस्था है अगर यहाँ पर साइडिंग को अच्छी तरह से सभी सुविधाओं सहित बनवा दिया जाए तो रेल की आय को और अधिक बढ़ाया जा सकता है ।

हरदोई रेलवे स्टेशन पर प्रतिदिन लगभग 9 हजार यात्री यात्रा करते हैं इसके बावजूद स्टेशन पर द्वितीय श्रेणी यात्रियों के लिए कोई प्रतीक्षालय नहीं है । स्टेशन के सरकुलेटिंग एरिया में विद्युत की सही व्यवस्था नहीं है, ए-क्लास की कैटेगिरी में आने के बावजूद यहाँ पर आरक्षित टिकट का सिर्फ एक काउंटर है जिस पर 270 फार्म प्रतिदिन के एवरेज के हिसाब से आरक्षण होता है जबकि 120 फार्म के लिए एक खिड़की और 240 फार्म के लिए दो खिड़की होनी चाहिए । ए-क्लास का स्टेशन होने के कारण यहाँ पर द्वितीय श्रेणी टिकट के लिए कम से कम पांच काउंटर होने चाहिए जिससे द्वितीय श्रेणी यात्रियों एवं आरक्षित यात्रियों को असुविधा न हो । यहाँ पर उच्च श्रेणी यात्रियों के लिए एयरकंडीशन Lonnge की व्यवस्था की जाए । रेलवे स्टेशन के प्लेटफार्म नं. 2, 3 एवं 4, 5 पर डाउन साइड में विकलांगों के लिए 1 नं. प्लेटफार्म पर आने के लिए कोई रास्ता नहीं है ।

इसके अतिरिक्त हरदोई रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन की श्रेणी में रखा जाए रेलवे बजट का समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करती हूँ ।

[s51]

श्री सज्जन वर्मा (देवास): माननीय सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने रेलवे के बजट जैसे महत्वपूर्ण विषय पर मुझे बोलने का अवसर दिया। जब ममता जी रेलवे बजट प्रस्तुत कर रही थीं, उस समय जो बजट की भूमिका थी, वह इतनी सुंदर थी जिसमें यह कहा गया और जिसका मर्म था कि मैं जो बजट आज यहां प्रस्तुत कर रही हूं, यह लाभ-हानि के आधार पर नहीं है। यह सामाजिक दृष्टिकोण से और पिछड़े वर्ग के उन क्षेत्रों के लिए मैं बजट प्रस्तुत कर रही हूं जहां पर रेलवे के विस्तार की संभावनाएं बहुत हैं। यह बात भी सही है कि अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के उन क्षेत्रों में जहां आजादी के 62 साल के बाद भी आज तक रेल वहां नहीं पहुंच पाई। जब ममता जी बजट प्रस्तुत कर रही थीं, उस समय यह लगा कि कांग्रेस ने जो नारा दिया था कि कांग्रेस का हाथ गरीबों के साथ। यह बजट उस दिशा में एक कदम आगे बढ़ता हुआ मुझे दिखा है। महात्मा गांधी और राजीव गांधी जी के सपनों के भारत को बनाने में निश्चित रूप से यह बजट मील का पत्थर साबित होगा। ममता जी ने एक बहुत अच्छा बजट प्रस्तुत किया जिसकी सारे लोग सराहना कर रहे हैं। लेकिन मैं यह निवेदन भी करना चाहता हूं कि जिन शब्दों का इस्तेमाल इस बजट के प्रस्तुतीकरण में किया गया है, वे शब्द मात्र शब्द न रह जाएं क्योंकि कल जब लालू जी रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त कर रहे थे, तब उन्होंने कहा था कि मुझे अपने कहे हुए शब्दों पर कहीं न कहीं पश्चाताप है जो पिछले वर्षों में मैंने इस सदन में रेलवे बजट प्रस्तुत किये हैं। मैं तो ममता जी के लिए ईश्वर से इस बात की कामना करता हूं कि आने वाले वर्षों में आपके कहे हुए शब्दों पर आपको पश्चाताप न हो, आपका कार्यकाल ऐसा निकले।

महोदय, मैं जिस क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं, वह एक अनुसूचित जाति बाहुल्य क्षेत्र है-जैसे शाहजहापुर, देवास, उज्जैन, धार, झाबुआ अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति बाहुल्य क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। इसलिए जो भावनाएं ममता जी की मैंने बजट के प्रस्तुतीकरण में देखी, मुझे आशा बंधी है कि उन क्षेत्रों में अब निश्चित रूप से काम होगा। जहां रेल के दर्शन कभी नहीं किये गये, वहां रेल लाइन बिछाई जाएगी। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : There are too many speakers. Therefore, please conclude your speech.

श्री सज्जन वर्मा : महोदय, देवास मेरा संसदीय क्षेत्र है। एक रेलवे लाइन का सर्वे जिसका भूमि पूजन तत्कालीन रेल मंत्री नीतीश कुमार जी करके आए थे, रामगज मंडी-सोहे-आगर-उज्जैन, यह पूरी अनुसूचित जाति क्षेत्र से निकलने वाली रेलवे ट्रैक है। एक सर्वे हो गया। तत्कालीन रेल मंत्री जी उसका उद्घाटन कर आए, भूमि पूजन कर आए, जो करना था लेकिन आज तक उस रेलवे ट्रैक पर कहीं कुछ काम नहीं हुआ। दूसरा क्षेत्र देवास, सोनकक्ष, आस्था, सिओल, भोपाल यह पूरा अनुसूचित जाति क्षेत्र है। यहां पर आज तक कोई काम नहीं हुआ। एक मार्मिक बात का मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं। बड़ा मार्मिक विषय [r52]है।

जब मैं क्षेत्रों का दौरा करने जाता हूं तब बच्चे मुझसे पूछते हैं - अंकल रेल कैसी होती है? रेल के डिब्बे कैसे होते हैं? तब मैं कहता हूं -

बेटा, मुझे देख ले, रेल का डिब्बा तेरे सामने खड़ा है। अतः मेरा निवेदन है कि इन क्षेत्रों में अब निश्चित रूप से काम होना चाहिए।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please conclude now. If you like, you can lay rest of your speech on the Table of the House.

श्री सज्जन वर्मा : माननीय सभापति महोदय, मेरे क्षेत्र की एक-दो समस्याएं हैं, नेशनल हाईवे क्रमांक - 3 मेरे क्षेत्र से निकला है, मकसी में आज तक रेलवे ओवरब्रिज नहीं बना है। वहां एक घंटे तक लोग खड़े रहते हैं। हम चाहते हैं कि कम से कम एक नीतिगत निर्णय तो हो जाए ताकि नेशनल हाईवे, जहां रेलवे लाइन निकल रही है, वहां ओवर ब्रिज बन सके। आप कम से कम इसे माननीय सदन में स्वीकार करा दें। आपने मुझे बोलने का बहुत कम समय दिया है। हम आपका संरक्षण चाहते हैं, हम नए सदस्य हैं।

MR. CHAIRMAN: Please cooperate with the Chair.

श्री सज्जन वर्मा :आपने मुझे बोलने का समय दिया इसके लिए मैं आपका बहुत धन्यवाद करता हूं।

*** SHRI AMARNATH PRADHAN (SAMBALPUR) :** I beg to lay the demands on Railway budget on table of the House on the following points for better railway connectivity to Western Orissa, which has been neglected since long :-

As of now a bi-weekly train is running between Sambalpur to Varanasi. People of my constituency do visit to Allahabad for religious purposes and also to perform last rites of their keith and keen. A large number of people of my constituency will be benefited if the Sambalpur-Varanasi Express is extended upto Allahabad thrice a week.

Nizammudin to Bhubaneshwar via Sambalpur is the shortest route to Orissa from Delhi. If a new Rajdhani Express is introduced between Nizammudin to Bhubaneshwar via Sambalpur, it will not only benefit the western Orissa but also save time and distance between Delhi and Orissa. This route will also be viable from economical point of view as it covers most of the important cities of Madhya Pradesh. During the cyclone and flood, when Howrah-Madras route are disrupted, this route is used as an alternative for connecting Delhi and Bhubaneshwar. Trail was also conducted in this route.

The Hirakund Express which was running initially between Nizammudin and Sambalpur has now been extended from Amritsar to Vishakhapatnam. Therefore, the very purpose of introducing the train for the benefit of western Orissa has been failed. People of my constituency are not getting desired accommodation in the train. Therefore, introduction of new train between Nizammudin to Bhubaneswar may be considered by the Ministry of Railways.

The Sambalpur district of Orissa depends on Calcutta for business purposes. It is connecting via Jharsuguda-Rourkela-Tatanagar which is longer route and time consuming. The business community of this area have been

* Speech was laid on the Table.

demanding for direct railway connectivity between Sambalpur and Howrah via Anugul. Moreover, big projects are coming up in this area. Therefore, I propose to introduce a weekly/bi-weekly train between Sambalpur and Howrah via Anugul-Dhenkanal-Jaipur Road.

श्री दिनेश चन्द्र यादव (खगड़िया): सभापति महोदय, मैं वर्ष 2009-2010 रेल बजट के संबंध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। जब रेल बजट आने का समय होता है तब लोगों की जिज्ञासा बढ़ जाती है कि हमारे क्षेत्र या राज्य में क्या-क्या होने वाला है। इस बार जो रेल बजट आया है इससे हमारे राज्य के लोगों को काफी निराशा हाथ लगी है। मैं बिहार राज्य से आता हूं। लोगों को दुख भी हुआ, आक्रोश भी हुआ। यह इसलिए नहीं हुआ कि बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने अपने राज्य के लिए बहुत कुछ किया। हम उन्हें धन्यवाद देते हैं और देना भी चाहिए क्योंकि वे जिस राज्य से आती हैं, उस राज्य के लिए कुछ करना उनकी प्राथमिकता थी । अगर वे कुछ नहीं करतीं तो लोग कहते - आप रेल मंत्री हैं और आपने अपने राज्य के लिए कुछ नहीं किया। इस बजट में नई 53 रेल लाइन निर्माण का प्रस्ताव है, जिनके निर्माण पर 2921 करोड़ रुपया खर्च होगा लेकिन बिहार से एक भी नई रेल लाइन का प्रस्ताव नहीं है। रेलवे लाइनों में तीन रेल खंड का अमान परिवर्तन होना हैं जिस पर 1750 करोड़ रुपया खर्च होगा लेकिन बिहार में एक भी अमान परिवर्तन का कार्य नहीं लिया गया है, दोहरीकरण की कोई चर्चा बिहार की नहीं है। चालू वर्ष में योजना पूर्ण होने की जो प्राथमिकताएं तय की गई हैं उनमें नई रेल लाइनों के निर्माण के लिए 250 किलोमीटर सात रेल लाइनें बननी हैं लेकिन बिहार की एक भी रेल लाइन इसमें नहीं है। अमान परिवर्तन निर्माण का लक्ष्य 17 रेल खंड का 1300 किलोमीटर रखा है इसमें बिहार में एक भी नहीं है। दोहरीकरण का लक्ष्य 13 रेल लाइनों का 700 किलोमीटर रखा है, इसमें बिहार की एक भी रेल लाइन नहीं है। हम रेल मंत्री जी की सराहना करते हैं कि उन्होंने इज्जत रेलगाड़ी, युवा गाड़ियां चलाई और टुरंटो गाड़ी चलाने की घोषणा की है। इसमें बंगाल से तीन गाड़ियां हैं लेकिन बिहार की राजधानी पटना से एक भी गाड़ी नहीं दी गई है। आप जानते हैं जब बंगाल से जो भी गाड़ी चलेगी वह बिहार होकर गुजरेगी और वह गाड़ी बिना रुकी हुई गाड़ी होगी। लेकिन जब वह गाड़ी बिहार में नहीं रुकेगी तब लोगों के मन में किस तरह से आक्रोश होगा, आप इसे खुद समझ सकते हैं। जब गाड़ी चलेगी तब लोग जरूर चाहेंगे कि उस गाड़ी को रोकें, तब लोग कहेंगे बिहार में जोर-जबरदस्ती हो रही है। यह ठीक नहीं है। हम माननीय मंत्री जी से मांग करते हैं इसकी व्यवस्था जरूर करनी चाहिए। आपने 12 गाड़ियां चलाई हैं तो पटना से भी एक गाड़ी दिल्ली के लिए होनी चाहिए। बिहार में एक भी रेलवे विद्युतीकरण की योजना नहीं ली गई कटिहार से बरौनी एवं मानसी से सहरसा रेल खंड का विद्युतीकरण किया जाए ।

महोदय, 15 उच्च स्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा की है इससे भी बिहार की राजधानी पटना अछूती रही है। 375 आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा की है लेकिन बिहार के दो-तीन स्टेशन ही लिए गए हैं। हम अपने संसदीय क्षेत्र के लिए मांग करते हैं कि मानसी जंक्शन को आदर्श स्टेशन बनाना जाए। हम एक बात की ओर माननीय मंत्री महोदया का ध्यान आकृष्ट करना चाहते हैं कि पिछले साल 18 सितंबर, 2008 को भयंकर बाढ़ आने से पूर्वी कोसी तटबंध टूट गया था, इससे दो रेल लाइन सुपौल से फारबिसगंज और सहरसा से बनमनखी क्षतिग्रस्त हो गई थी।[r53] लेकिन अब तक उन रेल लाइनों को पुनर्जीवित नहीं किया गया, जिसके कारण लोगों को भारी कठिनाई होती है। अब मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ बोलना चाहता हूं।

MR. CHAIRMAN : Please make your points.

श्री दिनेश चन्द्र यादव : मैं अपने क्षेत्र के बारे में बोलने के लिए बहुत थोड़ा समय लूंगा।

MR. CHAIRMAN : You can lay your speech here.

श्री दिनेश चन्द्र यादव : हमारे क्षेत्र में खगड़िया से कुशेश्वर स्थान, सकरी से हसनपुर 1996 में नई रेल लाइन के निर्माण की स्वीकृति हुई थी। वहां बहुत सारे कार्य भी हुए, लेकिन इस वर्ष के रेल बजट में मात्र पांच-पांच करोड़ रुपये दोनों रेल लाइनों के निर्माण के लिए दिया गया है, जो अपर्याप्त है। पुरानी योजना है तो इसे अधिक राशि देकर पूरा कराना पड़ेगा। उसी तरह से मानसी से सहरसा, दौरम, मधेपुरा, पूर्णिया जो आमान परिवर्तन के कार्य थे, उन्हें कुछ हिस्से में करके छोड़ दिया गया। उन्हें भी पूरा किया जाना चाहिए।

सभापति महोदय : श्री ओ.एस.मणियन।

***श्री दिनेश चन्द्र यादव :** सभापति जी, हम शेष स्पीच ले कर देते हैं।

ओ मैं रेल बजट 2009-10 पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं । जब रेल बजट लोक सी में प्रस्तुत होने का समय आता है, तो सबकी नजर उस पर लगी रहती है । किस क्षेत्र या राज्य में रेल विकास में क्या मिल रहा है ।

इस बार के रेल बजट से बिहारवासियों में काफी निराशा हुई है । इसलिए नहीं कि बंगाल को बहुत कुछ मिला, बल्कि बिहार में नई योजना आने की बात तो दूर, जो भी पुरानी योजनाएं चल रही थीं उसके काम आगे बढ़ें, उसमें बहुत कम राशि का प्रावधान किया गया है ।

बिहार राज्य के मेरे संसदीय क्षेत्र खगड़िया में **खगड़िया से कुशेशवर स्थान 44कि0मी0** नई रेल लाईन निर्माण की **स्वीकृति वर्ष 1996 में हुई थी** । जिस पर लागत खर्च **162 करोड़ 87 लाख रू0 अनुमानित था । मा 44 कि0मी0 का रेल लाईन 13 वर्षों में नहीं बना ।** काम में गति के लिए बजट प्रावधान के साथ रेल पदाधिकारियों की अभिरूचि आवश्यक होती है । इस बार रेल बजट **वर्ष 2009-10 में इसके लिए मात्र 5 करोड़ रूपए** का ही प्रावधान किया गया है जो काफी अपर्याप्त है । आवंटन बढ़ा कर निर्माण पूर्ण कराया जाए ।

उसी तरह **सकरी से हसनपुर - 76.7 कि0मी0** नई रेल लाईन निर्माण की **स्वीकृत वर्ष 1996** में हुई थी । इसके निमाण पर 175 करोड़ 68 लाख रूपए खर्च होना है । काम तेजी से पूरा होने के लिए वर्ष 2008-09 के रेल बजट में 125 करोड़ 92 लाख रूपए का प्रावधान किया गया था । लेकिन इस बार के रेल बजट में मात्र 5 करोड़ रूपये का ही प्रावधान किया गया है, जो काफी कम है । काम पूरा हो,इसके आवंटन बढ़ाया जाए, मंत्री जी ।

मानसी-सहरसा-दौरम-मधेपुरा-पूर्णियां - 143 की0मी0 आमान परिवर्तन की योजना का बुरा हाल है । मानसी से सहरसा 43 कि0मी0 आमान परिवर्तन का कार्य तो हो गया, लेकिन सहरसा से मघेपुरा -- 18 की0मी0 के निर्माण के लिए 10 महीना से अधिक समय से मेगा ब्लॉक लगा हुआ है। रेल यात्री परेशान हैं । दौरम मघेपुरा से पूर्णियां रेल खण्ड के बीच काम ही शुरू नहीं किया गया है। माननीय मंत्री जी काम पूरा करने के लिए प्राथमिकता तय की जाय ।

â€¦ This part of the Speech was laid on the Table.

सकरी-लौकहा बाजार-निर्मली व सहरसा फारबिसगंज-206 कि.मी. रेल लाइन नेपाल के अंतर्राष्ट्रीय सीमा से सटा है । सुरक्षा की दृष्टि से इसकी आवश्यकता को देखते हुए रक्षा मंत्रालय के सहयोग से इसके निर्माण की स्वीकृति हुई थी । इसके निर्माण पर 355 करोड़ 81 लाख रुपए खर्च होगा । इस लाइन के निर्माण के लिए इस बार के बजट में मात्र 20 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है । यह तो ऊंट के मुँह में जीरा का फोरन जैसा है, रेल मंत्री जी आवंटन बढ़ाइए और आमान परिवर्तन पूर्ण कराया जाए ।

सरायगढ़-निर्मली के बीच कोसी रेल महासेतु का निर्माण वर्ष 2003 में शुरू किया गया था। इसके निर्माण पर 341 करोड़ 41 लाख रुपए खर्च होता । यह पुल मुख्य कोसी नदी पर बन रहा है। बाढ़ के चलते साल के छह महीने ही निर्माण का कार्य चल पता है । राशि की कमी के कारण काम धीमी गति से चलता है । काम रूक जाता है । इस बार के रेल बजट में इसके लिए मात्र 20 करोड़ रुपए का ही प्रावधान किया गया है । राशि नहीं दी जाएगी तो काम कैसे पूर्ण होगा इसलिए इस पर मंत्री जी विशेष ध्यान दें । इस काम में गति के लिए पदाधिकारियों को निर्देश दें ।

सहरसा-पंचगछिया समपार संख्या 31 विशेष के बदले उपरि पुल निर्माण की स्वीकृति वर्ष 1997 के रेल बजट में हुई थी । आश्चर्य के साथ दुख भी है कि **12 वर्षों में आज तक इसका काम भी शुरू नहीं किया गया है ।** यह ओवरब्रिज कोसी कमिश्नरी मुख्यालय के बीच शहर में बनेगा । रेल गाड़ी के आवागमन के कारण घंटो-घंटा रेलवे ढाला बंद रहने से जाम लग जाता है इससे जनजीवन अस्त-व्यस्त हो जाता है । माननीय रेल मंत्री जी से जनहित में इस ओवरब्रिज का निर्माण शीघ्र करा दें यही आग्रह है ।

मेरे संसदीय क्षेत्र खगड़िया में **चुकती समपार संख्या-28 विशेष निर्माण** की स्वीकृति वर्ष 2000 में हुई थी । इसके एप्रोच का काम पूर्ण हो गया, लेकिन रेलवे द्वारा पुल पर गार्टर नहीं लगाया जा रहा है, जबकि लोहे का गार्टर बहुत दिनों से साइट पर रखा हुआ है यह ओवरब्रिज एन.एच.-31 पर अवस्थित है । इसके कारण गाड़ियों का जाम घंटों लगने से काफी परेशानियाँ होती हैं । माननीया रेल मंत्री जी, इस ओवरब्रिज का काम पूर्ण कराया जाए ।

खगड़िया समपार संख्या-23बी पर ओवरब्रिज निर्माण की स्वीकृति देकर रेल मंत्री ने वहां के लोगों की पीड़ा दूर की है । इसके निर्माण पर 15 करोड़ 43 लाख 96 हजार रुपए खर्च होंगे । यह ओवरब्रिज खगड़िया जिला मुख्यालय के शहर के बीच बनेगा । इसके निर्माण नहीं होने से लोगों को काफी परेशानी है क्योंकि खगड़िया जंक्शन से सटे होने के कारण रेलवे ढाला बराबर बंद ही रहता है । ओवरब्रिज निर्माण के लिए माननीया रेल मंत्री जी जिन्होंने इसे निर्माण शुरू करने के लिए इस वर्ष 3 करोड़ रुपए का प्रावधान बजट में किया गया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ ।

अध्यक्ष जी, मानसी-सहरसा बड़ी लाइन बनने से लम्बी दूरी की गाड़ी सहरसा जाती है । उसके रख-रखाव (मेंटेनेंस) के

लिए **<u>वासिंग पीट</u>** नहीं रहने से गाड़ियों की साफ-सफाई के लिए 150 कि.मी. बरौनी जाना पड़ता है । सहरसा में बड़ी लाइन सवारी डिब्बा अनुरक्षण सुविधा के लिए वासिंग पीट का निर्माण शुरू किया गया जो बहुत ही धीमा है । इसके लिए इस वर्ष मात्र 70 लाख रुपए बजट में प्रावधान किया गया है । जबकि उसके निर्माण पूर्ण होने के लिए और **1 करोड़ 45 लाख 75 हजार रुपए** की आवश्यकता है । रेल मंत्री जी से आग्रह है कि इस वासिंग पीट का निर्माण शीघ्र पूरा करा दें ।

<u>मधेपुरा विद्युत रेल इंजन कारखाना</u> जिसके **निर्माण पर 1960 करोड़ 57 लाख रुपए** खर्च होगा । यह काफी महत्वपूर्ण योजना है, लेकिन इसके लिए इस बजट में **मात्र 10 करोड़ रुपए का ही प्रावधान किया गया है,** जो दुखद है । रेल मंत्री जी इस फैक्ट्री का निर्माण कराइए आपका बहुत बड़ा नाम होगा ।

<u>खगड़िया में कंक्रीट स्लीपर फैक्ट्री</u> की स्वीकृति हुई है । इसके निर्माण पर 8 करोड़ 24 लाख रुपए खर्च होगा, लेकिन इसके निर्माण के लिए पिछले बजट में **एक हजार और इस बजट में आपने पांच लाख रुपए का प्रावधान किया है जो काफी कम है ।** माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि पर्याप्त राशि देकर इसका निर्माण करा दीजिए ।

वर्ष 2009-10 के रेल बजट में 53 नई रेल लाइन के लिए 2921 करोड़ रुपए 3 आमान परिवर्तन के लिए 1750 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया, लेकिन बिहार का नई रेल लाइन/आमान परिवर्तन में एक भी योजना नहीं लिया गया । इसी तरह बिहार के एक भी दोहरीकरण की योजना नहीं लिया गया ।

माननीय रेल मंत्री जी ने निर्माण की इस वर्ष प्राथमिकता तय की है, जिसमें नई रेल लाइन के 7 रेल खण्ड - 250 कि.मी. आमान परिवर्तन के 17 रेल खण्ड - 1300 कि.मी. एवं दोहरीकरण के 13 रेल खण्ड - 700 कि.मी. कार्य पूरा करना है । लेकिन दुख है कि इसमें से एक भी बिहार का नहीं है ।

माननीय रेल मंत्री जी से आप, इज्जत गाड़ी, युवा गाड़ी चलाएंगी, इसके लिए बधाई । आप 12 दुरन्तो गाड़ी चलाएंगी, जिसमें बंगाल से ही बिना रूके तीन गाड़ी चलेंगी । पटना से आपने एक भी नहीं दिया दुखद है इसलिए पटना से भी एक दुरन्तो गाड़ी चलाइए, नहीं तो बिहारी उसे बीच में ही रोकेंगे, उन्हें आक्रोश है ।

अंत में माननीया रेल मंत्री जी से आग्रह कर रहा हूँ कि जनहित में मेरे संसदीय क्षेत्र के समस्याओं का निदान करा देने की कृपा करेंगे ।

1) बाढ़ से क्षतिग्रस्त सुपौल-फारबिसगंज एवं मधेपुरा-बनमनखी रेल खण्ड को शीघ्र चालू किया जाए ।

2) किसानों के हित में महेशखुट एवं धमराहा स्टेशन पर मकई बुकिंग की अस्थायी व्यवस्था की जाए ।

3) महेशखुट एवं कोपड़िया स्टेशन पर कम्प्यूटर से आरक्षण की सुविधा उपलब्ध करायी जाए ।

4) खगड़िया जंक्शन पर वासिंग पीट की सुविधा उपलब्ध करायी जाए ।

5) 307 अप एवं 308 डाउन पैसेंजर गाड़ी को फिर से हाजीपुर-सहरसा के बीच चलायी जाए ।

6) सहरसा-पटना के बीच रात में गाड़ी चलायी जाए ।

7) समस्तीपुर से दिन में जो पैसेंजर गाड़ी खगड़िया आकर अनावश्यक रूप से 5 घंटे तक रूकी रहती है उसे सहरसा तक चलाया जाए ।

8) सहरसा से मद्रास के बीच गाड़ी चलायी जाए ।

9) दिल्ली-गुवाहाटी राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव खगड़िया जंक्शन पर दिया जाए ।

10)सिमरी बख्तियारपुर-बिहारीगंज एवं सहरसा-कुशेश्वर स्थान रेल लाइन का निर्माण कराया जाए।ओ

***श्री संजय धोत्रे (अकोला):** 15वीं लोक सभा की रेल बजट पर मेरे विचार रखने का मौका देने के लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूँ । इस रेल बजट में जो नई दिशाएं जैसे की अंतर्राष्ट्रीय स्तर के रेल स्थानक बनाना कुछ आदर्श स्थानक बनाना, यात्रियों की सुरक्षा के लिए प्रावधान, डय़ूरोन्टो (प्वाइंट टू प्वाइंट) गाड़ियाँ चलाने का तहे दिल से स्वागत करता हूँ और इन सुविधाओं का विस्तार करने का आग्रह करता हूँ । पश्चिम विदर्भ के लिए महत्वपूर्ण अमरावती-मुंबई एक्सप्रेस प्रतिदिन चलाने के फैसले का मैं विशेष स्वागत करता हूँ और रेल मंत्री जी को विशेष धन्यवाद देना चाहता हूँ ।

रेल विभाग के नियोजन में उत्तर - दक्षिण तथा पूर्व - पश्चिम लिंक्स पर ही विशेष ध्यान दिया जाता है लेकिन हमें डायगोनल लिंक्स पर भी ध्यान देना जरूरी है ताकि ये इलाके भी उत्तर-दक्षिण तथा पूर्व-पश्चिम लिंक्स से जुड़े और इन का बोझ थोड़ा हल्का हो जाए, ऐसा ही एक डायगोनल लिंक अकोला-खंडवा तथा खंडवा-रतलाम के गेज कनव्हरजन पर आपका विशेष ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ । यह मीटर गेज लाइन अजमेर से काची गुडा चलती थी और देश के स्वातंत्र्य पर्व काल में बहत ही महत्वपर्ण स्थान रखती थी । डस लाडन से दक्षिण भारत के राज्य जैसे कि आंध्र

प्रदेश, कर्नाटक, राजस्थान और गुजरात राज्य सबसे कम दूरी से जुड़ते हैं । इस लाइन की वजह से महाराष्ट्र के मराठवाडा, विदर्भ के पिछड़े जिले भी देश के विकास की मुख्य धारा से जुड़ सकते हैं तथा इस मार्ग से सिकंदराबाद कैन्टोनमेंट से युद्ध सामग्री तथा सेना का युद्ध की स्थिति में पश्चिमी सीमा पर तुरन्त मोबिलाईजेशन किया जा सकता है । देशहित में इन महत्वपूर्ण कारणों के लिए अकोला-खंडवा-रतलाम गेज कनव्हरशन के लिए विशेष प्रावधान किया जाए और यह काम युद्ध स्तर पर पूरा किया जाए ।

अकोला-खंडवा गेज कनव्हरशन के दो फायदे हैं पहला यह कि उत्तर भारत से दक्षिण भारत के लिए एक नया रेल कॉरिडोर खुल जाएगा और दक्षिण मध्य रेल विभाग में गैस कनव्हरशन का सिर्फ इतना ही कार्य बचा हुआ है । अकोला-खंडवा रख-रखाव के लिए जो खर्चा हो रहा है वो बच जाएगा ।

* Speech was laid on the Table.

सन् 2008 में अकोला-पूर्णा का गेज कनव्हरशन नांदेड़ में गुरू-ता-गद्दी के पावन अवसर पर ध्यान में रखते हुए युद्ध स्तर पर किया गया पर मुझे खेद है, इस लाइन का कुछ भी उपयोग नहीं किया जा रहा है । क्योंकि इस रूट पर कोई भी इकोनॉमिक वायएबिलिटी ऑपरेशनल फिजीबिलिटी होने के बावजूद कोई भी यात्री गाड़ी का प्रावधान इस बजट में किया नहीं गया है । जिसके लिए मैं खेद व्यक्त करता हूँ और रेल मंत्री से विनती करता हूँ कि इस मार्ग पर थोड़ा ध्यान देकर अन्याय दूर करें । अकोला-पूर्णा मार्ग से बजट में प्रस्तावित श्रीगंगानगर-नांदेड़ और विशाखापत्तनम-सिकंदराबाद-मुबई एक्सप्रेस गाड़ियाँ चलाई जाए । अकोला-सिकंदराबाद-विजयवाड़ा समर स्पेशल नियमित रूप से चलाई जाए तथा नागपुर, अकोला, औरंगाबाद इंटरसिटी एक्सप्रेस चलाई जाए ।

अकोला-पूर्णा के गेज कन्वहरशन के उद्घाटन समारोह में मा0 रेल राज्य मंत्री श्री नारायणभाई राठवा ने ऐलान किया था कि अकोला स्थानक पर सेन्ट्रल रेलवे और साउथ-सेन्ट्रल रेलवे का लिंक इस्टैबलिस होने के बाद नांदेड़ से मुंबई पूर्णा-अकोला होते हुए एक्सप्रेस ट्रेन चालू की जाएगी और दूसरी एक ट्रेन अकोला-पूर्णा-लातूर-पुणे-मुंबई चलाई जाएगी । अकोला स्थानक पर लिंक का काम हो चुका है तो पूर्व मंत्री जी का आश्वासन पूरा किया जाए । भूसावल से अकोला होते हुए नांदेड़ होते हुए नांदेड़ तक सवारी गाड़ियाँ इस मार्ग पर चलाई जाए ।

***श्री राम सिंह कस्वां (चुरू):** माननीय रेल मंत्री महोदया द्वारा 2009-10 के रेल बजट में आर्थिक उपलब्धि के साथ सामाजिक दायित्व को तरजीह योजनाओं का ऐलान किया है, यात्री किराए और माल भाड़े में कोई बढ़ोत्तरी नहीं की है । मेरे क्षेत्र के रतनगढ़-गेगाना व सादुलपुर से बीकानेर रेल लाइन का आमान परिवर्तन मार्च 2010 तक पूरा करने की

घोषणा की है । नई रेल गाड़ियों के संचालन की घोषणा भी की है जिसमें दिल्ली से सादुलपुर तक सप्ताह में तीन दिन गाड़ी चलाने की घोषणा की है । इस गाड़ी को प्रतिदिन करना अत्यन्त आवश्यक है । इस क्षेत्र की जनता, राजनैतिक, सामाजिक, व्यापारिक संगठन दिल्ली से सादुलपुर तक गाड़ी चलाने की मांग काफी समय से करते आ रहे हैं । उक्त रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य पूर्ण हुए काफी समय हो गया है । सम्पूर्ण सिस्टम तैयार होने के पश्चात् भी इस क्षेत्र की जनता को इस समस्या का सामना करना पड़ रहा है । दिल्ली-सादुलपुर मात्र तीन दिन गाड़ी चलाने की घोषणा की गई है, इससे इस क्षेत्र की जनता को कोई विशेष राहत मिलने वाली नहीं है, इस गाड़ी को नियमित किया जाए एवं इसके अतिरिक्त एक गाड़ी रात को या सुबह सादुलपुर से चलाई जाए जिससे इस क्षेत्र के व्यापारी सुबह काम के समय दिल्ली पहुँच सके । रात को बीकानेर से आने वाली छोटी लाइन की गाड़ी का सम्पर्क भी इस गाड़ी से किया जा सके । इसी तरह एक गाड़ी सायं को दिल्ली से रवाना होकर रात को सादुलपुर पहुंचने पर उस गाड़ी का सम्पर्क बीकानेर जाने वाली गाड़ी से हो जाने से इन गाड़ियों के संचालन का फायदा पूरे क्षेत्र की जनता को प्राप्त होगा इसी प्रकार से सादुलपुर से हिसार रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य भी पूर्ण हो चुका है । इस मार्ग पर भी हिसार से लुधियाना चलने वाली गाड़ी को सादुलपुर तक बढ़ा दिया जाता है तो इस क्षेत्र की जनता को काफी राहत मिलेगी व रेलवे को भी अलग से रैक की आवश्यकता नहीं रहेगी ।

रेल बजट 2008-09 में लुहारू-सीकर-जयपुर, सीकर-चुरू व सूरतपुरा-श्रीगंगानगर के आमान परिवर्तन की घोषणा की थी । वर्तमान बजट में लोहारू-सीकर-जयपुर व सीकर-चुरू के आमान परिवर्तन के लिए मामूली वित्तीय प्रावधान किया गया है, सूरतपुरा से श्रीगंगानगर मार्ग के आमान परिवर्तन के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है । उक्त सम्पूर्ण लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य तुरन्त शुरू करते हुए वित्तीय प्रावधान किया जाए ।

* Speech was laid on the Table.

मेरे संसदीय क्षेत्र के सम्पूर्ण रेल लाइन के आमान परिवर्तन का कार्य होने जा रहा है, मात्र रतनगढ़ से सरदारशहर तक 45 कि.मी. के आमान परिवर्तन की कोई घोषणा नहीं की गई है, क्षेत्र की जनता, राजनैतिक, सामाजिक एवं व्यापारिक संगठन इस मार्ग के आमान परिवर्तन की मांग काफी समय से करते आ रहे हैं । जिले के सम्पूर्ण रेल लाइन के आमान परिवर्तन होने के बाद इस छोटे टुकड़े की लाइन का संचालन करना भी मुश्किल होगा । सरदारशहर व्यापारिक एवं शैक्षणिक दृष्टि से महत्वपूर्ण क्षेत्र है, यहाँ के प्रवासियों का व्यापारिक दृष्टि से पूरे देश में आना-जाना बना रहता है । इसके अतिरिक्त सरदारशहर से हनुमानगढ़ नई रेल लाइन की मांग काफी समय से की जा रही है । इस रेल लाइन के सर्वे का उद्घाटन भी किया जा चुका है, अगर इस लाइन का निर्माण हो जाता है, तो पंजाब व पश्चिम राजस्थान का सीधा सम्पक अहमदाबाद-मुम्बई हो जाएगा ।

2009-10 के अन्तरिम बजट में चुरू-तारानगर-नोहर नई रेल लाइन के सर्वे की घोषणा की थी, इस बजट में उसकी चर्चा तक नहीं की गई है, यह महत्वपूर्ण रेल लाइन है । इस क्षेत्र की जनता एवं प्रवासी उक्त लाइन की वर्षों से मांग करते आ रहे हैं । भारत निर्माण में मेरे संसदीय क्षेत्र के प्रवासियों, वीर सैनिकों की अहम भूमिका रही है । भारत निर्माण में मेरे संसदीय क्षेत्र के प्रवासियों, वीर सैनिकों की अहम भूमिका रही है । इस क्षेत्र में बीकानेर रियासत ने 1910 से 1912 के दौरान 400 कि.मी. से ज्यादा रेल मार्ग सामरिक, व्यापारिक महत्व को समझते हुए बिछाया था, लेकिन बड़ी रेल लाइन का विस्तार नहीं किया गया है । सीकर-सालासर-बीदासर-नोखा रेल लाइन का सर्वे हो चुका है । भीवान-लोहारू, पिलानी, चुरू रेल लाइन का भी सर्वे का आदेश होने के पश्चात कोई विशेष प्रगति नहीं है । इसके लिए प्रभावी कार्यवाही करते हुए इस बजट में प्रावधान करने की आवश्यकता है ।

इस बजट में मानवयुक्त समपार बनाने का जिक्र तक नहीं किया गया है । मेरे क्षेत्र में लगभग 400-450 कि.मी. रेल लाइन पर गाड़ियों का संचालन हो रहा है, मात्र 30-32 उक्त समपार हैं वे भी शहरी क्षेत्र में । ग्रामीण क्षेत्र के वर्षों के रासते बन्द होने जा रहे हैं । प्रधानमंत्री सड़क योजना में जहाँ सड़कों का निर्माण किया जा रहा है, वहाँ भी रेलवे क्रासिंग नहीं होने के कारण उन सड़कों के निर्माण किया जा रहा है, वहाँ भी रेलवे क्रासिंग नहीं होने के कारण उन सड़कों के निर्माण का कोई महत्व नहीं रहा है । रेल विभाग इसकी समस्त जिम्मेदारी राज्य सरकारों पर डाल रही है । राज्यों के पास इतना प्रावधान नहीं है कि अपने संसाधनों से इसका निर्माण करवा सके । कम से कम निम्न स्थानों पर मानवयुक्त रेल समपार की अत्यन्त आवश्यकता है ।

उत्तर-पश्चिम रेलवे के लहारू-सादलपर, रतनगढ़-बीकानेर रेल लाइन पर, रामपरा-गगलवा सडक मार्ग पर, बेवड-भोजाण

हाल्ट स्टेशन के पास, कॉन्धरान-रडवा सड़क मार्ग पर, डोकवा स्टेशन के पश्चिम साइन में या यू.आर.बी. का निर्माण, एन.एच.65 हडियाल से टमकोर (कि.मी. 246/5) सड़क मार्ग पर शिरशला हाल्ट स्टेशन जहाँ आधा गांव रेल लाइन के उत्तर साइड में बसा है, काफी दुर्घटनाएं हो चुकी हैं । डाबला स्टेशन कि.मी. 275/1-2 पायली हाल्ट स्टेशन के पास यहां यू.आर.बी. का निर्माण किया जा सकता है । मोलीसर गांव के पास, रतनगढ़-डेगाना लाइन पर भोजासर गांव के पास, पडीहारा गांव के पास जहां पहले मानवरहित रेलवे क्रासिंग था, उसे बन्द कर दिया गया है । बालसमंद से सांवराद के मध्य डी46 पर सादुलपुर से हनुमानगढ़ रेल लाइन पर पहाडसर गांव के पास सड़क मार्ग पर यह लगभग 40 गांवों का सड़क मार्ग है, चुबकिया ताल से ढिगारला के रास्ते पर, नरवासी से ख्याली सड़क मार्ग पर, सिधमुख-आनूपशहर स्टेशन के मध्य कि.मी. 136/13-14 इस लाइन को क्रासिंग करने वाली सड़क जयपुर से गंगानगर पर भारी ट्रैफिक है । गोगामेडी के पास रामगढ़ीया गांव की सड़क गार्म पर सादुलपुर-हिसार रेल लाइन पर लुटाना सदासुख सड़क मार्ग पर, लूटाणापूर्ण सड़क मार्ग पर, लसेडी से मिठी रेडूवान रास्ते पर यहां यू.आर.बी. का निर्माण भी किया जा सकता है । चुरू-सीकर मार्ग पर खासोली के पास, रतनगढ़-सरदारशहर मार्ग पर मेलूसर गांव के पास सड़क मार्ग पर यह सड़क काफी गांवों को जोड़ती है, दुलरासर गांव के सड़क मार्ग पर यह सड़क भी काफी गांवों को जोड़ने का काम करती है ।

हाल्ट स्टेशनः- रतनगढ़-सरदारशहर आनन्दवासी हाल्ट स्टेशन, बिग्गा के पास जैसलसर हाल्ट, डूंगरगढ़ से आगे बेनीसर हाल्ट स्टेशन ।

कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्रः- भादरा व नोहर स्टेशन पर यात्रियों का भारी दबाव है, यहाँ कम्प्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा की स्वीकृति प्रदान की जाए । सादुलपुर जंक्शन-चुरू जंक्शन व रतनगढ़ को आदर्श स्टेशन घोषित किया जाए ।

***SHRI R. DHRUVANARAYANA (CHAMRAJNAGAR) :** I am grateful to you for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget presented by the Hon'ble Railway Minister for the year 2009-10. I heartily congratulate the Hon'ble Railway Minister, Madam Mamta Banerji, Minister of State Shri. K.H. Muniyappji and Mr. Ahmed for presenting a people friendly budget without burdening the passengers. In this budget Hon'ble Railway Minister tried to center the needs of the people of all the sections of the society including the introduction of new scheme "Izzat" pass scheme for unorganized workers. "YUVA" fully air conditioned train for youths. 'Ladies only' trains for convenience of women employees are really a very good initiatives taken by the Minister. I would say the Hon'ble Minister did Commendable job within a short period.

As far as Karnataka is concerned, I am very much happy to say that the Hon'ble Railway Minister has offered to upgrade Three important stations in the state to world standards, provide multifunctional complexes at Mysore and Hubli, Mysore-Tirupati train was extended upto Chamarajanagar, 8 new trains have been announced. I welcome all these steps of the Hon'ble Railway Minister.

Aim to fulfill SC/ST back in jobs:

I Congratulate Hon'ble Railway Minister Mamta Banerjee, for announcing the filling up SC/ST Backlog posts in the Railway budget itself. This is a good sign of commitment on the part of Government. The filling of Backlog posts must be a time bound programme. It may please be completed within six moths time.

Setting up of Railway Medical College at Mysore :

Previously the state of Karnataka was called as Mysore State. But, the region did not get a good share in developmental activities. My Lok Sabha

* Speech was laid on the Table.

constituency, Chamrajanagar, was a taluk in erstwhile Mysore District. The Chamrajanagar District is formed only during the year 1998. Chamrajanagar is considered as one of the most backward district as per Dr. D.M. Nanjundappa Report submitted to Karnataka Government. There is inseparable relation between Mysore and Chamarajanagar Districts. Some Assembly segments of Mysore district are included to my Lok Sabha constituency. Setting up Railway Medical College at Mysore will also help the people of

Chamrajanagar. Therefore, I personally thank and appreciate Hon'ble Railway Minister.

Eight new trains or extension of trains to Karnataka State :

A total of eight new trains or extension of trains is being provided to state of Karnataka. This is a very good deal.

The most important one is Bangalore − Shimoga Intercity Train. This connects the people of Central Karnataka with Bangalore, the Capital City of the State.

Mysore- Tirupati trains is extended up to Chamarajanagar, which is my Lok Sabha constituency. The people of Chamarajanagar are very happy in this regard. I was there in the constituency on last Sunday. I have felt the pulse of the "aam admi" of Chamarajanagar. They have expressed their happiness since Tirupati-Mysore Train is extended up to Chamarajanagar.

I respectfully extend my thanks to Hon'ble Minister for Railways, Mamata Banerjee.

Apart from this I have a few suggestions to improve the railway network in Karnataka in general and my Parliamentary Constituency Chamarajnagar in particular. Madam, my district Chamarajnagar is one of the most backward district in the country. People of my Constituency are one dreaming for better railway services, but it is not fulfilled even after decades.

For example :

The Chamrajanagar-Mettupalvam railway line which can change the entire scenario of the backward district of Chamarajanagar and would help the overall development of the bordering districts of 3 states (Karnataka, Kerala and Tamil Nadu). The Railway line between Bangalore and Satyamangala was not given priority. Only Rs.10 Lakhs were earmarked in the present budget. It is a very meager amount nothing can be done with this money. I had requested that all the trains remaining to Mysore should be extended up to Chamarajanagar, but only Mysore-Tirupati train service need extended. Other train services were not extended. Adequate funds should be provided for construction of R.O.B. at Nanjangud Chinnada gundi Huudi gate and Panyadahundi gate.

These are very very important demands of people of my Constituency. I hope the Hon'ble Minister would include these in her reply.

SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI): Hon. Chairman, Sir, I take this opportunity to express my deep sense of gratitude to the former Chief Minister of Tamil Nadu and the General Secretary of All India Anna DMK, our respected leader Dr. Puratchi Thalaivi Amma and the voters of Mayiladuthurai parliamentary constituency for making me a Member of this august House.

On behalf of All India Anna DMK, I wish to present my views on the Railway Budget for 2009-10. At the outset, I would like to place on record that this is a populist Budget rather than a people's Budget. Our respected leader Dr. Puratchi Thalaivi Amma has reflected the mind of the common man by saying that this Budget "superficially gives the impression of being a people's affair and is largely decorative and lacking in long-term perspective."

The hon. Minister has left the most crucial stations in the Adarsh Station List, like Mayiladuthurai, Kumbakonam and Nagapattinam, wherein the culmination of all religions from all over the world happens. The main line from Chennai to Tirchy via Cuddalore, Kumbakonam and the connecting link lines are the arteries of the rural Tamil Nadu. However, this stretch has remained neglected all these years. The 66 kilometres Cuddalore-Mayiladuthurai and 187 kilometres long Mayiladuthurai-Karaikudi gauge conversion has been pending for more than four years. A meagre allocation of fund is the sole reason for non-completion of these projects. Though this route lies in the region of very important and powerful persons like the hon. Home Minister, unfortunately, this has not received enough allocation.

Two bullet trains between Chennai-Madurai and Chennai-Tirchy via Mayiladuthurai should be introduced to cut down travel time. East Coast link between Kanyakumari and Chennai via Valliyur, Radhapuram, Kudankulam, Udangudi, Tirchendur, Thuthukudi,Sayalkudi, Ramanathapuram, Pattukottai,Nagapattinam, Mayiladuthurai, Cuddalore, Puducherry, Marakkanam, Mahabalipuram and Thiruvanmiyur may be laid for pollution free quick travel. Theni is the only district in Tamil Nadu which is not having a direct rail link with Chennai. During early 1960s, a project of new line on Gudalur-Cumbum-Theni-Periyakulam-Dindigual-Tirchy-Villupuram-Chennai route was initiated and the Government had even begun acquiring lands for Railways. Later on, for no reasons, this project was dropped. A new railway line may be introduced between Puducherry and Bangalore via Villupuram, Thiruvanamalai, Jolarpet,

Krishnagiri and Hosur; the second railway line may be introduced between Thanjavur and Ariyalur; the third railway line may be introduced between Manargudi and Nidamangalam; fourth one may be introduced between Karaikal and Mayiladuthurai via Puriar; and the fifth one between Thithrampundi and Agasthyampalli. A new train may be introduced between Cuddalore and Coimbatore via Virudachalam-Ulunthurpettai, Kallakurichi and Salem. Another super fast day express train may be run between Nagarcoil and Chennai. A super fast express may be run between Thuthukudi-Coimbatore-Bangalore.

I would also appeal to the hon. Railway Minister to initiate MRTS facility in Madurai and Coimbatore to ease traffic congestion.[NR54]

17.00 hrs.

In my Constituency there are many unmanned level crossings the most important being at Thiruvalanchuzhi village 27/4 in the route between Mayiladuthurai and Tanjavur which needs either a over-bridge or an under-bridge. I hope the hon. Railway Minister will consider my suggestions favourably. Thank you.

*SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPATTINAM): Indian Railways do not have commercial motive as its engine. It has a responsible social role to meet our economic needs ensuring economic growth in the backward regions of the country. Our Hon. Railway Minister has emphasized this in her introductory note and I appreciate her. I also extend my welcome and support to the Budget on behalf of our party Dravida Munnetra Kazhagan.

The enthusiasm on the part of the Railway Minister to do more in a short span is evident and it is apparent from the budgetary announcements. Multiplying Infra-structure, adding passenger amenities, removing fear for safety and evolving security measures are aimed at in this Budget exercise.

I welcome this Budget on behalf of our leader Dr. Kalaignar Karunanidhi, the Chief Minister of Tamil Nadu who has welcomed it with a request to speed up the pending projects. I also welcome it on behalf of our Deputy Chief Minister Thalapathi Stalin who has felt that this is a Budget with a human face seeking to serve the masses not as a mere vehicular transportation organisation in a mechanical world.

This government guided by the UPA Chairperson Annai Sonia Gandhi lays stress on inclusive growth and the Prime Minister Dr. Manmohan Singh feels that the basis of our economic growth is in our humanitarian approach. Taking cue from this our Railway Minister has decided to set up an experts committee to evolve socio-economic blue print for growth. At this point of time while congratulating Hon. Railway Minister, I would like to put forth certain demands pertaining to my constituency and our home state Tamil Nadu.

In the last year's Budget a daily train between Chennai - Nagoor was announced. I would like to point out that it remains an announcement. I would like to urge upon Hon. Railway Minister to take steps to introduce this train by the first week of September or before that in August well before the Annai Velankanni

---

* English translation of the Speech originally delivered in Tamil and laid on the Table.

Church Festival celebrated annually. Since the train will link famous pilgrim centres a muslim shrine, a hindu shrine and a christian shrine here in Nagapattinam, this train may be run as Anna Harmony Express as a tribute to centenarian Anna whose centenary celebrations we celebrate now.

Two new railway lines, (i) Needamangalam - Mannargudi - Pattukkottai, (ii) Nagapattinam - Thirukkuvalai - Thiruthuraipoondi may have to be laid and this demand of ours is long pending. Nagoor may also be linked with the Northern most station of the country once the Kashmir Valley Railway Line Project proceeding from Udhampur to Baramullah is completed.

Gauge conversion of Mayiladuthurai - Karaikhudi section covering Thiruvarur, Thiruthuraipoondi, Muthupet must be completed. Thriuthuraipoondi - Agasthrampalli gauge conversion work has not been taken up even after an announcement in this regard.

The currently running train between Coimbatore and Kumbakonam must be converted as Kovai - Nagoor train with some compartments to Kunbakonam.

When the metre gauge was there, Bangalore was linked with Nagoor via Mysore and Tiruchi. Now after gauge conversion the train has not been restored. I urge upon you to restore this popular train.

There was also an announcement that a new train would be run between Ernakulam and Nagoor. Let me point out that this train service is yet to commence and it stands still with a mere announcement.

The northern districts of Tamil Nadu are industrially backward resulting in economic retardation and less per capita income. There is a long-pending demand for providing lifeline through the railway system. I would like to point out that the DMK Government led by Dr. Kalaignar Karunanidhi in Tamil Nadu is prepared to extend cooperation to carry out certain railway projects like linking Tiruvannamalai with Puducherry and Jolarpet.

Balanced growth and wider employment generation are being aimed at and it is apparent from the announcements made by our Railway Minister. It is well reflected in her announcement about a monthly season ticket for Rs. 25 to be provided to the workers in the unorganized to travel upto 100 kms. Creation of economic assets and extending their utility to the future generation thereby benefiting the working class is the undertone of this Budget. Hence I feel that responsible social-minded people will all welcome this Budget.

Right from the British days, rail travel culture has established in South India especially in Tamil Nadu. Hence I find only few stations have been identified for being included in the list of stations that are to be taken up under ADARSH Railway Stations. We find Avadi, Chennai Beach Junction, Chennai Chetpet, Chennai Park, Perambur, St. Thomas Mount, Tambaram, Tirunindravur, Tiruvalangadu, Tiruvallur in that list. I would like to request the Railway Minister to include some more railway stations in Tamil Nadu based on the requests from my fellow Members. Nagapattinam and Nagore along with Mayiladuturai must be upgraded.

It has been announced that multi functional complexes would be set up in about 50 railway stations and the Minister has included Kanyakumari, Rameswaram, Madurai and Tiruchirappalli. I request the Minister to consider to include Nagappattinam and Thanjavur in this list while making Madurai and Tiruchirappalli as world-class stations.

Stress has been made about enhancing the standard of railway safety and security. Rail passengers' amenities and security are also equally important. In order to ensure safety to women travelers, special Women Commando Force in the Railway Protection Force is being contemplated. I welcome this move.

In the ensuing year, 6,560 staff quarters are sought to be constructed. Considering the number of railway employees that run to 14 lakhs, I urge upon the hon. Minister to increase it further. At the same time, there is also a need to allocate more funds for the maintenance of existing railway complexes and colonies. In order to make more profit, allocation for certain heads like sports and entertainment and employee welfare were reportedly reduced over the years. This trend must be arrested. Our hon. Minister who swears by the social commitment of Railways must see that employees get their due.

It has also been announced that Medical Colleges and Nursing Colleges would be established by the Railways. I request the Minister that she may set up such institutions in Madurai, Vellore, Tiruchirappalli and Nagappattinam.

I welcome the announcement that girl child of lower grade employees would be provided with scholarships for higher education. It is also a welcome feature to note that along with women, minorities and economically backward people will get priority in job opportunities in the Railways. The Minister has also taken up again the project to lay optical fibres along the Railway lines to take IT to remote areas of the country. I welcome the announcement made by the Minister to set up a Committee headed by Mr. Sam Pitroda to add pep to this.

As part of rejuvenating Railway Workshops, certain Railway Workshops have been identified. Tiruchy Golden Rock Railway Workshop is one among them. I would request the Railway Minister to include Podanur Signals Workshop and Perambur ICF's Second Unit that has to be carved out under this scheme.

While welcoming the announcement that the Western Corridor and Eastern Corridor project would be completed with a new vigour, I request the Railway Minister to pay heed to our demand to have a Southern Corridor, a dedicated freight carriageway line between Tuticorin and Goa linking Trivandrum, Kochi, Bangalore and Hyderabad along with Chennai. Since this will contribute to industrial growth in the South in a big way, I urge upon the hon. Minister to include it in this year's Budget itself.

A special train for youth at low cost as a weekly train is to be run between Mumbai and Delhi, Kolkata and Delhi. This new train which is to be introduced in the next three months may kindly include Chennai-Delhi route too.

I welcome the announcement to increase the facilities and upgrade the operation of train services between Kolkata and Dhaka. At this

juncture, I would like to draw the attention of the hon. Minister the shelving of Chennai Egmore-Rameswaram Boat Mail for the past 25 years and more. This train service that provided a direct connectivity between Chennai and Colombo via Rameswaram and Talaimannar that was linked by an out agency shipping service by the Shipping Corporation of India that used to run M.V. Ramanujam, a ferry service. Now that India and Sri Lanka are extending furthered cooperation, this train service may be restored along with the ferry service. This will greatly benefit the Tamils on either side, especially the Sri Lankan Tamils who have overcome great sorrow and stress recently. This will also help in giving a boost to the sagging tourism industry in this sector. I urge upon the Railway Minister to take efforts to restore this service by way of speeding up the gauge conversion work between Mayiladuturai and Karaikudi. When the Railway Minister can manage to get Rs. 1,949 crore allocated for national projects of international importance like Udhampur-Baramulla railway line, she must take similar steps to get funds for this railway link project between India and Sri Lanka.

The Railway Ministry is now getting a cordial cooperation and a helping hand from the Finance Ministry and as a result of which Rs. 5,000 crore of additional allocation has been made to the Railways. When this kind of generosity is forthcoming, I urge upon the Railway Minister to complete the long-pending projects in Tamil Nadu and speed up the ongoing projects with adequate fund allocation. At this juncture, I would like to request the Minister to allocate sufficient funds for refurbishing Chennai Central Junction as a world-class station that must include Chennai Egmore Station also as an extended part of Chennai Central with a direct link.

Fund allocation for new railway lines has been enhanced to Rs. 2,921 crore from Rs. 1,100 crore. Fund allocation for gauge conversion has been enhanced by 24 per cent taking it to Rs. 2,170 crore from Rs. 1,750 crore. So I feel that I have a case to strongly demand the Railway Minister to complete the projects in Tamil Nadu especially in the Cauvery Delta region.

Laying of Vellore-Villupuram railway line has been included in the 1,300 km. gauge conversion project. I request the hon. Minister to continue with the announcement and complete the project at the earliest as three months in this year are already over. Similarly, doubling of tracks in Tamil Nadu must get due attention because it is only the rail traveling public of Tamil Nadu who believe in buying tickets, travel peacefully and protect railway property while enhancing the revenues for the Railways making it a viable operation. Doubling of entire stretch between Villupuram and Madurai must be extended upto Kanyakumari and this will benefit neighbouring States and also tourists from all over the country.

Madurai-Ernakulam rail connectivity is one among the 53 new ones. I urge upon the hon. Minister to include some more requests that are pending with the Railway Ministry for long. I welcome the announcement that a monitoring mechanism will be in place soon to monitor the implementation of various ongoing schemes. The Minister may consider toinclude the people's representatives in this mechanism at least regionwise. Only then, you can combine economic viability while fulfilling social commitment.

Train No. 2685-2686 running between Chennai and Mangalore will henceforth be operated thrice a week. The Minister has also stated that this will be extended upto Puducherry once a week. Since this train links four different States in the South, this may kindly be made a daily train running from Mangalore to Puducherry.

With these few words, I conclude my speech extending my support to the Railway Budget for the year 2009-10.

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांठा): सभापति महोदय, पहले तो मैं आपका आभार मानता हूं कि आपने मुझे पहली बार बोलने का अवसर प्रदान किया।

17.01 hrs. (Dr. M. Thambidurai *in the Chair*)

आज सदन में रेल बजट की सराहना हो रही है, तब मुझे कहने की इच्छा हो रही है कि अच्छा दिखने वाले इस रेल बजट में हमारे लिये कुछ भी नहीं है। जब रेल बजट रिलीज हुआ, हमारे न्यूज़पेपर में हैडलाईन्स थीं - "कि ममता जी मन मुकीने करस्वां " लेकिन दुख की बात है कि न तो वरुण देव बरस रहे हैं और न ममता जी बरसी। आज हम सूखा महसूस कर रहे हैं। साबरकांठा गुजरात मेरा संसदीय क्षेत्र है जो आदिवासी, दलित और ओबीसी का बहुत ही पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। हमारे इलाके में जो ट्रेन चलती है, वह चींटी की चाल से चलती है अर्थात् बहुत धीमी गति से चलती है। 100-150 किलोमीटर का रास्ता तय करने में 4-5 घंटे लग जाते हैं जबकि रोड से यह एक-दो घंटे में हो जाता है। सब लोग इसे बापू जी की ट्रेन कहते हैं। उसमें कोई बैठने को तैयार नहीं होता है। आज उसके स्टाप स्टेशन और फाटक बंद हो रहे हैं। जब पिछली बार साबरकांठा में चुनाव हुआ तो उस समय 50 बैनर लगे थे जिसमें कहा गया था कि अहमदाबाद से उदयपुर तक का आमान परिवर्तन हमने किया है, हमें वोट दो और काम पहली तारीख से चालू हो जायेगा। सभापति जी, जब मैंने इस संबंध में जानकारी प्राप्त की तो मालूम हुआ कि कुछ काम नहीं हुआ है, कुछ भी फंड्स अलॉट नहीं किये गये हैं। यह साबरकांठा की जनता के साथ बहुत बड़ा धोखा है, हमारा मज़ाक उड़ाया गया है। इस पिछड़े क्षेत्र को रेल द्वारा विकास की ओर ले जाया जा सकता है, अगर अहमदाबाद-उदयपुर मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तित कर दिया जाये। खंडब्रमा से अंबाजी आबू रोड तक एक्टेंशन करे जिससे दिल्ली की दूरी 100 किलोमीटर कम हो सकती है और समय की बचत की जा सकती है। मोडासा रेल लाईन का टिंटोई तक विस्तार करे, मोडासा में कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र दिया जाये, रायगढ़ स्टेशन के पास जो मानवरिहत फाटक है, उस पर आदंमी की तैनाती की जाये। साबरकांठा की जनता माननीया रेल मंत्री जी से बहुत अपेक्षा रखती है। मैं चाहता हूं कि साबरकांठा की जनता को भी बंगाल जैसा प्यार दो। मेरी मांग है कि हमारे क्षेत्र के लोगों की मांग को पूरा किया जाये।

श्री नामा नागेश्वर राव (खम्माम): सभापति जी, इस रेल बजट में मंत्री जी ने जो बात बतायी, उसे कोट करना चाहता हूं।

> "Several years have passed since we got independence. Just as everybody has a right to vote in democracy, in the same manner, every ordinary person should have the right to development. Several lakhs of people are awaiting development. The time has now come for them to receive their share in fruits of development."

अगर देखा जाये तो मालूम होगा कि 15वीं लोकसभा में 41.49 करोड़ लोगों ने वोट दिया जिसमें आध्र प्रदेश से 4.19 करोड़ लोगों ने वोट दिया है।[s55] इसी तरह से बंगाल के 4.22 करोड़ वोटर्स ने वोट दिया है। हम लोगों के भी ऐज वैल ऐज बंगाल की तरह 42 एमपी हैं। इस रेल बजट में आध्र प्रदेश के साथ बहुत अन्याय हुआ है। यहां से 33 एमपीज कांग्रेस के हैं, हो सकता है कि इसी वजह से हमारे साथ अन्याय हुआ हो। यूपीए गवर्नमेंट को सबसे ज्यादा एमपी आध्र प्रदेश ने दिये हैं। जितने भी वोटरों ने सम्पूर्ण भारत में वोट डाले हैं उसके 10 परसेंट वोट आध्र प्रदेश के वोटरों ने डाले हैं। इसी तरह साउथ-सेंट्रल रेलवे का 10 परसेंट का रेवेन्यू है। शहरों के बारे में जो बात की गयी है, उसमें हमारे आध्र प्रदेश को कुछ भी नहीं मिला है। 12 ट्रेनों को नॉन स्टॉप एक्सप्रेस किया गया है, लेकिन जिस प्रदेश से कुल वोटरों का 10 परसेंट वोटर है, उस स्टेट से एक भी ट्रेन नॉन स्टॉप ट्रेन नहीं है। इसी तरह से डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर के बारे में भी कुछ नहीं हुआ है। इसमें हमारे आध्र प्रदेश से कुछ भी कवर-अप नहीं किया गया है।

महोदय, बजट के डिस्ट्रीब्यूशन का एक मैकेनिज्म होना चाहिए। बजट के डिस्ट्रीब्यूशन में सबको शेयर मिलना चाहिए। जब तक बजट के डिस्ट्रीब्यूशन में कोई मैकेनिज्म नहीं होगा, बजट के समय हम सब लोग बात करेंगे और इसके बाद हम फिर से अगले साल के बजट के लिए बैठेंगे, इसलिए बजट के मैकेनिज्म की जरूरत है। इसी तरह से अगर आप इफ्रास्ट्रक्चर को देखें तो हमारे पार्टी अध्यक्ष श्री चन्द्रबाबू नायडू जी एविएशन और इफ्रास्ट्रक्चर की ग्रीन फील्ड को पहली दफा एयरपोर्ट को हैदराबाद में लेकर आए। आज जब रेलवे के इफ्रास्ट्रक्चर की बात करते हैं तो रेलवे का एक मिशन होना चाहिए, टाइम बाउंड प्रोग्राम होना चाहिए, क्रैश-प्लान्स होना चाहिए। जब तक यह नहीं होगा तब तक आगे बढ़ने में बहुत दिक्कत है। आजादी के 62 वर्षों के बाद हमारा जो टोटल 63,200 किलोमीटर का रूट है उसमें केवल 3,000 किलोमीटर के करीब रूट ऐड हुआ है। It is only five percent, after 62 years. मात्र 5 परसेंट न्यू लाइंस आयी हैं, कुछ डबलिंग या गेजिंग हुई हैं। अगर 62 वर्षों के बाद 5 परसेंट है तो हम लोगों को और कितने सालों तक इंतजार करना पड़ेगा। इस पर हम सब लोगों को सोचने की जरूरत है। I quote: "Every person wants to live with dignityâ€¦ ...(*Interruptions*) हम जैसे पहली बार बोलने वालों को थोड़ा मौका दीजिए। I quote:

> " Every person wants to live in dignity. The journey of the life also begins with dignity. Rail journey is also like the journey of the life. I want every person should travel on our Railways with dignity. I, therefore, wish to present the gift of travel with dignity to even the poorest to the poor."

महोदय, हमारी कांस्टीच्युएंसी में पूरे के पूरे एसटी लोग हैं। हमारे फादर बोल रहे थे कि यहां भद्राचलम से कोवूर रेलवे लाइन आएगी और यही हम अपने बेटे से भी यह बोल रहे हैं। अभी तक केवल इसका सर्वे हुआ है और कुछ नहीं हुआ है। हमारी कांस्टीच्युएंसी में सारे एसटी लोग हैं और उन्होंने आज तक रेल नहीं देखी है।

महोदय, हमारी यह प्रार्थना है कि उस रेल लाइन को शीघ्रता से टेक-अप करें। जो पुअरेस्ट आफ दी पुअर की बात हुई है, उसके साथ-साथ रेलवे लाइन अरक, राजमंड्री और येल्लूर, ये तीन क्षेत्र हैं, इसलिए इस पर ध्यान दें। हम आपसे यह प्रार्थना करना चाहते हैं कि जहां एसटीज की पापुलेशन है, उस लाइन को टेकअप करें। इसमें इकोनॉमिक वायबिलिटी भी है और सोशल वाइबिलिटी भी है। वहां माइनिंग सैक्टर भी है, इसे देखते हुए इसके लिए हमारी रिकवेस्ट है।

*श्री खिलाड़ी लाल बैरवा (करौली धौलपुर): करौली जिला राजस्थान प्रदेश का एक अत्यन्त पिछड़ा हुआ जिला है । यहाँ रेलवे लाइन की मांग वर्षों से लम्बित है । धौलपुल-सरमथुरा नैरोगेज को ब्राडगेज में सरकार की नीति के अनुसार परिवर्तित किया ही जाना है, यदि इसे करौली होते हुए गंगापुर सिटी तक बढ़ा दिया जाए तो इस पिछड़े इलाके का विकास सम्भव हो सकेगा । इस रेलवे लाइन का सर्वेक्षण पूर्ण किया जाकर रिपोर्ट मुख्य प्रशासनिक अधिकारी (निर्माण) ने अपने पत्र दि.. 22.05.09 (प्रति संलग्न) द्वारा रेलवे बोर्ड को प्रेषित कर दी है ।

इस क्षेत्र में दो सीमेंट प्लान्ट व कर पावर प्लान्ट लगाया जाना प्रस्तावित है तथा यहाँ का सैण्ड स्टोन देश-विदेश में निर्यात किया जा रहा है । रेलवे लाइन बनने पर इस क्षेत्र में उद्योग धन्धों का विकास होगा तथा रोजगार के अवसर उत्पन्न होंगे । यह भी उल्लेखनीय है कि गंगापुर-दौसा रेलवे लाइन का कार्य पूर्व से ही चल रहा है । यदि सरमथुरा-गंगापुर की रेलवे लाइन स्वीकृत होती है तो यह एक वैकल्पिक कॉरीडोर होगा ।

आपसे पुरजोर निवेदन है कि धौलपुर-सरमथुरा नैरोगेज लाइन को ब्राडगेज में बदलने एवं सरमथुरा-गंगापुर सिटी वाया करौली नई लाइन इसी बजट में स्वीकृत करने की कृपा करें ।

---

*Speech was laid on the Table

***SHRI RUDRAMADHAB RAY (KANDHAMAL) :** It is my privilege to submit my statement before the House on Railway Budget, 2009-10. It is a fact that Indian Railway plays a great role in building the economy of the nation. In our federal system everybody deserves equal facilities from the Government and the backward regions need to be attended with full support.

Orissa being a backward state in needs special attention from the Government of India in all aspects. It is needless to mention that Orissa is full of natural resources like minerals, forests etc. It has 450 Kms. of seashores which is incomparable to other states. The Indian Railways gets revenue of more than Rs.5000 crores every year by transporting coal, iron ore, manganese etc. On the other hand we expect better treatment from the Govt. of India so far as Railway is concerned.

I may mention here that I come from a constituency i.e. Kandhmal which is the most backward area of the state. In Kandhmal district, 54% of population belongs to Scheduled Tribe. This area is completely neglected for years together. I am pained to mention that all the seven segments of my constituency do not touch any railway link. Khurdha-Bolangir railway line is the only answer to provide railway facility to the people of this area. The railway line connects coastal Orissa to Western Orissa. There is a demand since two decades for this railway line and as such pre-independence period this line was surveyed. Of late in the year 1994 the Govt. took up survey work for this railway line and in 1999 first budget allocation was made for this railway line. And I am sorry to mention that till this year 79 crores has been spent. The revised estimate cost comes to Rs.1000 crores. And this year allocation was Rs.30 crores only. If allocation is made at this rate the train line will be completed after 50 years. The people of the four districts (20 lakh of this district) are reacting very heavily for

* Speech was laid on the Table.

this scanty allotment of funds in the budget. They have started agitations and these will turn into a dangerous situation. Hence I request the Hon'ble Railway Minister to announce in the august house for allotting at least Rs.100 crore for this ongoing project for this year.

I am to drive your kind attention regarding the people of Janjam district. This is one of the biggest districts of state of Orissa. It has got only one railway link in the coastal area but a larger part of the district has no railway connection. This district is a very potential one and as such one railway line from Barhampur to Nayagarh via Banjnagar is to be launched which will touch Kurdhar-Bolangir rail line at Nayagarh. Therefore, I request the Railway Minister to examine this proposal and sanction this new railway line in the interest of people of Ganjam District.

Lastly I am to say that Hon'ble Railway Minister has given more emphasis to connect Puri from various parts of India because lakhs of people every year visit Puri to worship Lord Jagannath but sorry to mention here that this Puri Railway station is connected with single line track which creates obstruction for free movement of trains. Therefore, I suggest the Hon'ble Minister to sanction funds for construction of double line from Khurdha to Puri.

SHRI FRANCISCO COSME SARDINHA (SOUTH GOA): Sir, I must first congratulate the Railway Ministry, the Railway Minister and her team for presenting *aam admi* Budget.

It is the first time that along with the Treasury Benches, some of the Members of the Opposition have also appreciated this Budget. This credit goes to the Prime Minister Dr. Manmohan Singh Ji, the UPA Chairperson, Shrimati Sonia Gandhi, and also to the previous Minister because they have done quite a lot in the last five years in the Railways, which was a White Elephant, incurring huge losses. That is the reason that even though the diesel prices have gone up, the salaries of employees have gone up, because of the Sixth Pay Commission, so many concessions could be given in this Railway Budget.

I was surprised when I was going through the Budget. First, I went through the list of all the World Class Stations that have been given and I was surprised how the name of Goa has skipped the mind of the hon. Minister. Goa is the third largest tourist destination in the world. After seeing that the name of Goa is not there in that list of 50 stations, I went through the list of 309 adarsh ther stations that are there. I could not see the name of Goa there also. So, I would request the hon. Minister that the junction at Margaon which is the only junction, may be included in those 50 World Class Stations that have already been chosen.

We have got another station called Vasco, which is of South Central Railway; I would request that this may be included in the list of 375 stations because only 309 stations have been named. Goa being a small State, it is not interested in a medical college or nursing college, but at least those may be taken up immediately.

Goa being a tourist place, we would like Goa to be connected with all the cities in this country, right from Kashmir to Kanyakumari, and from North-East also. No doubt, one train has started to go to Kerala, but then, I would request that we have got a lot of population from Kerala. They have settled from Kerala. There has been a demand to start a train from Vasco to Trivandrum. There is a train going to Ernakulam. So, I request that this train should be extended up to Trivandrum. We have a lot of Christians, population. We have got a Festival in Tamil Nadu, at Velankanni. Thousands of people from Goa go there in the month of September. So, I would request the hon. Minister to make arrangements to send special trains in the month of September when thousands of people who want to visit Velankanni, which is a very religious place will use the facility.

We have seen in this Budget that a lot of perks and concessions have been given to persons from all walks of life. But here, I have a request to make. There are lots of patients who are with terminal illness. For instance, take cancer. In Maharashtra we have got hospitals; my colleagues from Maharashtra will agree with me. There is Tata Institute or Tata Hospital, which is in Mumbai. They get people even from Goa, who are suffering from terminal illness. [p56]

So, my request would be that people who are suffering from terminal illness, like cancer, travel should be free. One person who accompanies such patient should be allowed to travel on half a ticket, that is fifty per cent concession should be given to him/her. When we are giving concessions to students and others, people who are really suffering from these ailments should also be considered.

Many a time on reaching the railway station we hear that people should not use the toilets. When the train goes, the whole station stinks. In new Rajdhani they have already installed biological or chemical toilets. My request would be that this should be installed in all the trains so that the mess, the stink we get on all the stations could be avoided. After a train leaves, people who are standing on the station get all the foul smell.

There are some proposals with regard to one or two over bridges or flyovers, which have been sent by the Goa Government. Whenever a train passes there is a huge queue of vehicles waiting. I hope those one or two flyovers will be considered for Goa.

I once again appreciate the Budget and hope that all the Members will really support the beautiful Budget before us.

श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही): महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मंत्री जी ने बजट में बहुत सी घोषणाओं की चर्चा की है। गरीबों के लिए, गांवों के दबे-कुचले लोग, जिन्होंने अभी तक रेलगाड़ी नहीं देखी है, उनके लिए भी गाड़ी चलाने की तरफ उनका ध्यान जाना चाहिए था।

महोदय, इलाहाबाद और वाराणसी के मध्य में भदोही स्थित है, जहां से मैं चुनकर आया हूं। यह दोनों ही क्षेत्र पर्यटन और आस्था की दृष्टि से विश्व प्रसिद्ध हैं। इन दोनों स्थलों को जोड़ने के लिए दोहरी लाइन की व्यवस्था की योजना लम्बित पड़ी है। मैं चाहूंगा कि इस लाइन का दोहरीकरण करवाया जाए ताकि कुम्भ मेले में इकट्ठे होने वाले लोगों को सुविधा प्राप्त हो। इसके अलावा इलाहाबाद स्टेशन के सुधार की सर्वाधिक आवश्यकता है।

महोदय, भदोही कालीन नगरी के रूप में विख्यात है और यहां का मुख्यालय ज्ञानपुर है। ज्ञानपुर रोड़ स्टेशन पर कोई आधुनिक सुविधाएं नहीं हैं। यहां विंध्याचल सिद्धपीठ मंदिर है, जहां देश के हर कोने से लोग दर्शन के लिए आते हैं। जीटी रोड़ से विंध्याचल जाने के लिए एक क्रासिंग है, जहां जाम लगा रहता है। यहां जाम में लोग घण्टों फंसे रहते हैं। इसलिए यहां ओवरब्रिज की आवश्यकता है।

महोदय, भदोही से करोड़ों रूपये सरकार को राजस्व के रूप में प्राप्त होता है। वहां बीच नगर से रेलवे ट्रेक गुजरती है। यहां घण्टों जाम लगा रहता है। यहां भी ओवरब्रिज की आवश्यकता है।

महोदय, बनारस से दिल्ली तक चलने वाली शिवगंगा एक्सप्रेस भदौही-ज्ञानपुर रोड़ स्टेशन पर नहीं रूकती है। यदि यह ट्रेन वहां रूकेगी तो हम लोगों को भी सुविधा होगी।

महोदय, भदौही के कालीन का निर्यात किया जाता है। इसके लिए ट्रेन की सुविधा भी मिलनी चाहिए, लेकिन वह नहीं मिल रही ह[r57]।

हड़िया स्टेशन हमारे क्षेत्र में पड़ता है, वहां भी पुरानी सुविधाएं ही हैं, नयी योजनाओं से सुसज्जित नहीं किया गया है। रेलवे ट्रेक पार करने के लिए उसी रेल लाईन से होकर गुजरना पड़ता है। इसलिए वहां भी ओवर ब्रिज की जरूरत है, जिससे कि एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म तक जाया जा सके। शिवगंगा तथा अन्य गाड़ियों के वहां रुकने की जरूरत है।

सभापति महोदय, मैं आपका ध्यान इस तरफ भी आकृष्ट करना चाहूंगा कि ज्ञानपुर रोड, जो भदौही जनपद का मुख्यालय है, लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है, वहां से कोई भी गाड़ी नहीं चलती। माननीय रेल मंत्री जी वहां से भी गाड़ियां चलवाएं ताकि वहां के लोगों को सुविधा हो और अपने प्रदेश की राजधानी से जुड़ने का अवसर मिल सके।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि सीता समाहित स्थल, जो भदौही जनपद का ऐतिहासिक स्थल है, वहां हजारों विदेशी पर्यटक आया करते हैं, उसे भी रेल लाईन से जोड़ने की जरूरत है। वहां मानव रहित कई ऐसे रेलवे क्रासिंग है, जहां प्रतिदिन एक्सीडेंट हुआ करते हैं और दर्जनों लोग मरते हैं। वहां फाटक और कई अन्य सुविधाओं की जरूरत है। ऐसे स्थानों पर, क्रासिंग पर रेलवे फाटक लगाए जाने की आवश्यकता है। ...(व्यवधान) तभी इसकी आवश्यकता पूरी हो पाएगी और उसका लाभ प्रदेश के लोगों को मिल पाएगा।

सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी (कोकराझार): सभापति महोदय, आपने मुझे सन् 2009-10 वित्तीय वर्ष के लिए पेश किए हुए रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। रेल मंत्री ममता दीदी ने जिस वंडरफूल ढंग से अपना भाषण सदन में पेश किया, उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। जिस वंडरफूल ढंग से रेलवे बजट का ड्राफ्टिंग किया गया, उसके लिए भी मैं ड्राफ्ट्समैन को धन्यवाद देता हूं। सारे देश के लिए जितनी पॉलसियां बनाने की बात बताई गई, उसकी भी मैं सराहना करता हूं, लेकिन इस बजट में हमारे उत्तर-पूर्वांचल, खास कर हमारा स्वशासित बोडोलैंड अंचल के लिए जो नये प्रोजैक्ट अपनाने के लिए जरूरत थी, उस मुताबिक नहीं किया गया, इसलिए मैं बहुत दुखी हूं।

सभापति महोदय, बोडोलैंड अंचल के लिए जितनी परियोजनाओं की घोषणा करनी थी, उतनी नहीं की गई, उसके लिए भी मैं बहुत दुखी हूं, ममता दीदी ने इस सदन में एक सवाल रखा था, मैं उसे उद्धृत करना चाहता हूं -

> "Please permit me to raise a question as to whether Railway projects are to be measured only on the scale of economic viability or do we also need to look at the social viability of these projects. Are the fruits of development to be restricted only to a privileged few and not to the teeming population in remote and backward areas of our country?"

If this is the profound proposition or policy approach mooted by Kumari Mamata Banerjee, then she is supposed to apply this kind of policy approach in relation to North-Eastern region in the matter of announcement of some new projects for the improvement of Railway connectivity and railway service facilities for the people of North-Eastern region and particularly of my Bodoland territory.

I would like to mention some of the points which are to be considered by the hon. Railway Minister without any further delay. Kokrajhar is the headquarters of our Bodoland Territorial Council. Bodoland territory is the gateway of India to the North Eastern India. सारी जितनी ट्रेनें आया जाया करती हैं, वे सभी कोकराझार रेलवे स्टेशन होकर आया जाया करती हैं, लेकिन बड़े ताज्जुब की बात है कि राजधानी एक्सप्रैस ट्रेन, अवध-असम एक्सप्रैस ट्रेन, कामरूप एक्सप्रैस ट्रेन और गुवाहाटी-चेन्नई एक्सप्रैस ट्रेन के अलावा, जितनी भी महत्वपूर्ण साउथ और वैस्ट बाऊंड ट्रेनें हैं, जो पूर्वान्चल से आती हैं और देश के पश्चिम अंचल से पूर्वान्चल जाया करती हैं, उनमें से एक भी ट्रेन कीकराझार स्टेशन पर नहीं रुकती। इसलिए मैं मांग करता हूं कि हमारे बोडोलैंड अंचल के लोगों की भलाई के लिए कोकराझार रेलवे स्टेशन पर, गोसाईंगांव हाट रेलवे स्टेशन पर, फकीराग्राम जंक्शन पर, बसुगांव रेलवे स्टेशन पर, बिजनी रेलवे स्टेशन पर और बड़पेटा रोड रेलवे स्टेशन पर जितनी भी साउथ और वैस्ट बाऊंड ट्रेन्स हैं, उन ट्रेनों को इन स्टेशनों पर रुकवाने की व्यवस्था करने की जरूरत है। मेरे हाथ में जो ट्रेनों के नंबर और नाम हैं, उनके ऊपर कार्रवाई करने के लिए और बाकी बिन्दुओं के ऊपर मैं अपने भाषण के बाकी भाग को लिखित रूप में सदन की टेबल पर ले करना चाहता हूं।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं कहना चाहता हूं कि ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You can lay the rest of your speech on the Table of the House.

श्री सानछुमा खुंगुर बैसीमुथियारी : चेयरमैन सर, एन.एफ. रेलवे पर पड़ने वाले जितने भी रेलवे क्रॉसिंग हैं, उन सब पर रोड ओवर ब्रिज और फ्लाई ओवर ब्रिज बनाने की जरूरत है। मैं अपनी स्पीच के बाकी भाग को टेबल पर ले करते हुए कहना चाहता हूं कि जितनी भी हमारी मागें हैं, उन पर रेल मंत्री, दीदी ममता जी गहरी गम्भीरतापूर्वक हार्दिकता से सोच कर उन्हें तुरन्त मंजूर करने के लिए कदम उठाएं।

I am laying my rest of the speech on the Table of the House.

* Hon'ble Chairperson, Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to participate in the ongoing discussion on the Railway Budget for 2009-10.

Through you, I would like to draw the kind attention of the new Union Minister of Railways of the UPA-II government at the Centre to the fact that our Bodoland territory inspite of being the gateway of India to the Northeastern region has been discriminated against in respect to the announcement of new projects and programmes in the Railway Budget for 2009-10.

Through you, I would like to submit some of the long-pending genuine public demands and grievances of serious public importance pertaining to the railway service and facilities in relation to Northeastern region for favour of the kind perusal and active consideration of the Ministry of Railways.

.... This part of the Speech was laid on the Table.

Charter of demands and grievances :

(A) Stoppage of trains at the following stations w.i.e.

at Kokrajhar Railway Station :- Train Nos.2501/2502 − Poorvator Sampark Kranti Express, 2507 up-Ernakulam-Guwahati Express, 2509 up-Bangalore Express, 2515 up-Trivandrum Express, 5652 up-Lohit Express, 2345 up-Saraighat Express, 5641 up Jhajha Express, 2513 up-Secuderabad Express, 2348 up-Capital Express, 5631 up-Bikaner-Jodhpur Express, 5635 up-Okhla Express, 5639 up-Puri Express, 5645 up-Lokmanya-Tilok Express, 5647 up-Lokmanya-Tilok Express, 5654 up-Amarnath Express and 5934 up-Amritsar Express :

at Gossaigaon Haat Station : Train Nos. ; 5959/5960 Kamrup Express, 2515 up-Trivandrum Express, 2345/2346-Saraighat Express, 5609/5610 Bikanner Abodh Assam Express and 2505/2506-North East Express ;

at Fakiragram Junction : Train Nos.:2515 up-Trivandrum Express, 2505/2506-North East Express, 2509 up-Bangalore Express;

at Basugaon Railway Station : Train Nos.4055/4056-Brahmaputra Mail, 2505/2506-North East Express & 5959/5690 Kamrup Express;

at Bijni Railway Station : Train Nos. 2505/2506-North East Express, 4055/4056-Brahmaputra Mail, 5959/5960 Kamrup Express, 2345/2346-Saraighat Express, 2509 up-Bangalore Express;

at Barpeta Road Railway Station : Train Nos.2505/2506-North East Express, 5639 up-Puri Express, 5692 up-Lohit Express.

(B) Construction of Road Over Bridges and level crossings over the NF Railway at the following places/locations w.i.e.

Places/locations where Road Over Bridges over the NF Railways have to be constructed :- 1. Shrirampur Railway Station, 2. Gossaigaon Haat Railway Station, 3. Chowtara Railway Station, 4. Fakiragram Junction Railway Station, 5. Kokrajhar Railway Station near Circuit House and District Megistrate's Office, 6. Salakati Railway Station in the Western Yard, 7. Basugaon Railway Station in the Eastern Yard, 8. Dangtol Railway Station , 9.Over the level crossing of NH 31 (C) and NF Railway at Chaprakata, 10. Bijni Railway Station in the Western Yard, 11. Patiladoha Railway Station, 12. Sorbhog Railway Station, 13. Barpeta Road Railway Station, 14. Over the level crossing of NF Railway and NH 31 at Pathsala, 15.at Rongia over the level Crossing of NH 31 and NF Railway, 16. Chirakundi, 17. Goreswar, 18. Harisingha, 19. Tangla, 20. Udalguri, and 21. Rowta

Places/locations where level Crossings have to be installed : - 1. Kokrajhar Railway Station by reopening the former LC No. SK-61 at Km. 173/7-8; 2. Sechapani Railway Station between Champa River Bridge and the Eastern Yard LC of Salakati Raiway Station; 3. Bijni Railway Station in the Eastern Yard; and 4. between Sarbhog Railway Station and Patiladoha Railway Station.

(C) Opening of new Railway Lines on the following alignment w.i.e.:

(i) From Gelegphu (Bhutan) to Salakati-Kokrajhar Railway Station in the district of Kokrajhar, BTAD; (ii) From, Sandrupjungkha (Bhutan) to Rangia Railway Junction and (iii) from Fakiragram 'Railway Junction to Jamduar connecting Bhutan within Bodoland Territory in Assam.

(D) Extension of the western boundary limit of Rangiva Railway division upto Srirampur Railway Station in the district of Kokrajhar, BTAD in Assam w.i.e. :

The Ministry of Railways should take appropriate steps to help ensure the extension of the western boundary limit of Rangiya Railway division upto Srirampur Railway Station in the district of Kokrajhar, BTAD in Assam w.i.e.

(E) Improvement and modernization of the age-old and moribund "Carriage & Wagon Repairing Workshop (Estd. In 1965), New Bongaigaon w.i.e. :

The Ministry of Railways should take initiatives to renovate the age-old and moribund "Carriage & Wagonn Repairing Workshop (Estd. In 1965), New Bongaigaon and to protect the same public undertaking workshop from the unchecked thefts.

(F) Setting up of a Railway Coaches Manufacturing Factory at the northern side of New Bongaigaon Railway Station w.i.e. :

The Ministry of Railways should take initiative to set up a Railway Coaches Manufacturing Factory at the northern side of New Bongaigaon Railway Station w.i.e. taking into account the demand raised by the people of the concerned areas, particularly of lower Assam.

(G) Introduction of the following new trains on the NF Railways from Murkhongselek in Arunachal Pradesh to New Delhi via Kokrajhar in Bodoland territory and from NJP to Guwahati and from Dhubri to Guwahati Railway station w.i.e. :

The Ministry of Railways should appropriate steps to help introduce (i) one new Super Fast Express Train with the name and style of 'Bodoland territory; (ii) one new Shatabdi Express train from NJP to Guwahati, and (iii) one Shatabdi Express train from Dhubri to Guwahati w.i.e.

(H) Introduction of a Duronto Super Fast train from Murkhongselek to New Delhi via Kokrajhar in Bodoland and another Duranttar Super Fast train from Guwahati to New Delhi via Kokrajhar in Bodoland territory w.i.e. :

The Ministry of Railways should appropriate steps to help introduce (i) one new Duronto Super Fast Express Train from Murkhonselek to New Delhi via Kokrajhar in Bodoland territory; and (ii) another new Duronto Super Fast Express train from Guwahati to New Delhi via Kokrajhar in Bodoland territory w.i.e. Further, the Ministry of Railways also should take appropriate

actions to introduce ladies trains and Yuba trains for the Northeastern region in line with the policy-decisions as announced in the new Railway Budget for 2009-10 in relation to other areas.

(I) The Siphung train's route alignment limit should be confined from Srirampur Railway Station to Guwahati only w.i.e.

The Ministry of Railways should instruct the concerned authorities of the NF. Railways, Maligaon, Guwahati to limit the journey route of the 'Siphung' train from Guwahati to Srirampur Railway Station only instead of Guwahati to Alippurduar Jn., the reason being, this concerned train was introduced a couple of years back in order to help provide railway service connectivity to the local people of the Bodoland territory in particular.

(J) Conversion of Kokrajhar, New Bongaigaon, Rangiya, Udalguri and Murkhongselek rail stations into World Class Stations :

The Ministry of Railways should take appropriate steps to help ensure the conversion of Kokrajhar, New Bongaigaon, Rangiya, Udalguri and Mukhongselek rail stations into World Class Stations w.i.e. in line with other stations as announced in the new Railway Budget for 2009-10.

(K) Conversion of the following railway stations into Adarsh Stations w.i.e. :

The Ministry of Railways should take appropriate steps to help ensure the conversion of the railway stations such as (i) Srirampur (ii) Gossaigaon Hut (iii) Fakiragram Jn., (iv) Salakati (v) Basugaon (vi) Bijni (vii) Barpeta Road (viii) Tihu (ix) Goreswar (x) Udalguri (xi) Tangla (xii) Rowta (xiii) Tipkal and (xiv) Monglajora.

(G) Setting up of Medical Colleges and Nursing Colleges at the following places with immediate effect :

The Ministry of Railways should take appropriate steps to help ensure setting up of Medical Colleges and Nursing Colleges at Kokrajhar, New Bongaigaon, Rongai and Udaiguri in line with the policy-decisions as announced in the Railway Budget for 2009-10 for certain places mentioned in the Budget Speech.

(H) 100% Job reservation in the Railway Department for the youths of the North-Eastern Region under 3rd and 4th category services :

The Ministry of Railways should take appropriate steps to help ensure providing 100% Job reservation in the Railway Department to the youths of the North-Eastern Region under 3rd and 4th category services in response to the long pending cries of the unemployed youths of the North-Eastern Region.

(I) Raising of a separate Railway Protection Force for the N.E. Region with the name and style of North Eastern Region Railway Protection Force (NERRPF) to help provide employment opportunities to the youths of the North-Eastern Region :

The Ministry of Railways should take appropriate steps to raise a separate Railway Protection Force for the N.E. Region with the name and style of North Eastern Region Railway Protection Force (NERRPF) to help provide employment opportunities to the youths of the North-Eastern Region.

(J) **Setting up of a Northeastern Region Railway Development Corporation Ltd. :**

The Ministry of Railways should take appropriate steps to set up a separate Railway Development Corporation Ltd. For the Northeastern Region in line with the Konkan Railway Development Corporation with immediate effect.

(K) Setting up of Multifunctional Complexes at Kokrajhar, Salakati, Gossaigaon, Bijni, Barpeta Road, Basugaon,

Udalguri, Rowta, Tipkai, Monglajhora, Bashbari, New Bongagaon, Goreswar and Harisingha within Bodoland territory :

The Ministry of Railways should take appropriate steps to set up Multifunctional Complexes at Kokrajhar, Salakati, Gossaigaon, Bijni, Basugaon, Barpeta Road, Udalguri, Rowta, Tipkai, Monglajhora, Bashbari, New Bgnoagoan, Dudhnoi, Goreswar and Harisingha within Bodoland territory in line with the policy-decision announced in the new Railway Budget for 2009-10 in relation to other places.

(L) Creation of facilities of setting up cold storage and temperature controlled perishable cargo centers and warehouses at the following places :

The Ministry of Railways should take appropriate steps to set up cold storage and temperature controlled perishable cargo centers and warehouses at (i) Gossaigaon Hut, (ii) Kokrajhar, (iii) Salakati (iv) Basugaon (v) Bijni (vi) New Bongaigaon (vii) Barpeta Road (viii) Rangiya Jn. (ix) Fakiragram Jn. (x) Goreswar (xi) Udalguri (xii) Rowta and (xiii) Tipkai in line with the policy-decision announced in the new Railway Budget for 2009-10.

(M) Setting up Industrial Corridors at the following places :

The Ministry of Railways should take appropriate steps to set up Industrial Corridors at (i) Gossaigaon Hut (ii) Kokrajhar (iii) Salakati (iv) Basugaon (v) Bijni (vi) New Bongaigaon (viii) Barpeta Road (ix) Rangiya Jn. (x) Fakiragram Jn. (xi) Goreswar (xii) Udalguri (xiii) Rowta and (xiv) Tipkai in line with the policy-decision announced in the new Railway Budget for 2009-10.

I hope, the Hon'ble Union Minister of Railways, Madam, Mamata Banerjee would be kind enough to take proactive and appropriate steps to fulfill the long-pending genuine demands and address the grievance as mentioned herein above as genuinely deserved and as highly solicited. *

कुमारी सरोज पाण्डेय (दुर्ग) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर अपने विचार प्रकट करने का अवसर दिया, मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूं। मैं कहना चाहती हूं कि यह देश की कितनी बड़ी विडम्बना है कि एक संसदीय समाजवादी, संघीय गणतांत्रिक देश की रेल मंत्री, आजादी के छः दशकों के बाद भी इस सदन से यह सवाल पूछती हैं कि आर्थिक व्यावहारिकता हमारी प्राथमिकता होगी या कि रेलवे की परियोजनाओं को सामाजिक दृष्टि से भी देखा जाना चाहिए। मेरा सोचना है कि यदि हम इस पर विचार करें कि माननीय रेल मंत्री जी, संविधान निर्माताओं के सपनों से वाकिफ नहीं हैं या फिर उन्हें संविधान के प्रावधानों का ज्ञान नहीं है, ऐसी स्थिति क्यों बनी? मैं कहना चाहती हूं कि एक जन-हितैषी और जुझारू नेता को यह आधारभूत सवाल, देश की सबसे बड़ी पंचायत के सामने, इस सरकार का पहला रेल बजट प्रस्तुत करते समय यदि उठाना पड़ा है, तो इसका साफ अर्थ है कि रेल मंत्री जी को दुविधा है और दुविधा इस बात की है, क्योंकि माननीय रेल मंत्री जी, पहले भी रेल मंत्री रही हैं, लेकिन तब वे दुविधा में नहीं थीं। मैं कहना चाहती हूं कि जब एन.डी.ए. की सरकार थी, तो उसकी केवल पहली और आखिरी जो प्राथमिकता थी, वह सामाजिक प्रतिबद्धता थी, लेकिन इस सरकार की केवल मात्र एक ही प्रतिबद्धता है-आर्थिक व्यावहारिकता। माननीय प्रधान मंत्री जी ने जिस तरह कथित आर्थिक सुधारों का बीड़ा उठा रखा है, मेरा मानना है कि उसके कारण उनके मंत्रिमंडल के जितने भी सदस्य हैं, उन पर निजीकरण का दबाव है।

मैं, माननीय रेल मंत्री जी के लिए दुष्यन्त जी की कुछ कविताएं कहना चाहती हूं-

"खामोशी, शोर से सुनते थे कि घबराती है

खामोशी शोर मचाने लगे, यह तो हद है

आप दीवार गिराने के लिए आए थे

आप दीवार उठाने लगे, यह तो हद है।"

मैं कहना चाहती हूं कि हमारे देश में जब रेल का आना हुआ तो वह व्यापारिक हित साधनों का उपकरण बनकर आई थी और आज रेल का तात्पर्य परिवहन से है, जो व्यक्तियों को अपने गंतव्य स्थान तक ले जाती हैं। रेल इसके साथ ही सामानों को लाने-ले जाने का एक माध्यम बन गई हैं। छत्तीसगढ़ प्रदेश से मैं आती हूं, मैं कहना चाहती हूं कि हमारे छत्तीसगढ़ प्रदेश में रेल आवागमन का साधन नहीं हैं, बल्कि शोषण का पर्याय है। छत्तीसगढ़ में रेल प्रदेश की नैसर्गिक सम्पदा को ढोने का एक सबब बनी हुई है। इस रेल बजट में वर्तमान रेल मंत्री जी से हम सभी को बहुत आशा थी, बहुत उम्मीद थी, बहुत विश्वास था और विश्वास इसलिए था, उम्मीद इसलिए थी कि भारत की इस शस्य श्यामला भूमि से, क्रान्तिकारी वीरों की भूमि से आई हुई इस जुझारू नेता का छत्तीसगढ़ के जंगलों और आदिवासियों की ओर भी ध्यान जरूर जाएगा, परन्तु हर बार की तरह हमारे सपनों पर इस बार भी कुठाराघात हुआ है।

मैं कहना चाहती हूं कि जहां से रेल की पटरी गुजरती है, उस पटरी के दोनों ओर विकास साथ-साथ चलता है। जिस शहर और गांव से होकर रेल गुजरती है, यह एक सामान्य मनोविज्ञान है कि जहां पर रेल की पटरी पहुंचेगी, वहां विकास होगा और यह विकास का एक मापदण्ड भी माना जाता है।...(व्यवधान)

आप मुझे दो मिनट का समय और दें, क्योंकि मैं ऐसे छत्तीसगढ़ प्रदेश से आती हूं, जहां पर आवश्यकताएं बहुत हैं और हम हमेशा उपेक्षित रह जाते हैं। हम अपने क्षेत्रों में नई रेल लाइनों को लेकर बहुत उत्सुक थे, लेकिन मैं यह कहना चाहती हूं कि आज भी हमारे छत्तीसगढ़ प्रदेश में कावरधा, जसपुर, कांकेर, नारायणपुर और बीजापुर जिलों की धरती को भारतीय रेल ने छुआ तक नहीं है। छत्तीसगढ़ के मुख्यमंत्री डॉ. रमण सिंह जी ने रेल मंत्री जी को 19 जून, 2009 को एक पत्र लिखा था, जिसमें नये रेल मार्गों का सर्वेक्षण, मौजूदा रेल मार्गों का विस्तार, ट्रेनों की संख्या और फेरे बढ़ाने के लिए उन्होंने अपने विषय रखे थे। हम छत्तीसगढ़ प्रदेश के तमाम सांसद भी रेल मंत्री से अनुरोध करने के लिए गये थे।

मैं इस सदन के माध्यम से यह बताना चाहती हूं कि छत्तीसगढ़ नवनिर्मित एक छोटा सा राज्य है और रेल की आय का 16 प्रतिशत राजस्व मात्र छत्तीसगढ़ प्रदेश से आता है। 16 प्रतिशत राजस्व देने वाले इस राज्य की जिस प्रकार से अनदेखी की जा रही है, उससे रेल शोषण का एक पर्याय बन गई है। मैं रेल मंत्री जी को एक विषय पर बधाई भी जरूर देना चाहती हूं कि उन्होंने महिलाओं के लिए जो महिला स्पेशल गाड़ियां, महिला कमांडो और महिला आर.पी.एफ. दस्ते दिये हैं, यह प्रावधान करके उन्होंने नारी सशक्तीकरण की दिशा में, स्त्रीत्व का, ममता का, नारीत्व का सम्मान किया है।

एक विषय कहकर मैं अपनी बात समाप्त करूंगी। मैं यह कहना चाहती हूं कि छत्तीसगढ़ प्रदेश में 57 नई रेलगाड़ियों में से एक भी छत्तीसगढ़ में नहीं दी गई है। विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशनों में छत्तीसगढ़ का नाम नहीं है, नॉन स्टॉप ट्रेनों में छत्तीसगढ़ का कहीं पर नाम नहीं है। मैं यह कहना चाहती हूं कि छत्तीसगढ़ को कुछ तो दिया गया होता। रेलवे अस्पतालों से जुड़े मैडीकल कालेजों की स्थापना की जा रही है। मैं कहना चाहती हूं कि दुर्ग के क्षेत्र में आई.आई.टी. संस्थान खोला जाना चाहिए। छत्तीसगढ़ में भिलाई के पास माल एवं सवारी डिब्बे का कारखाना लगाया जाना चाहिए।...(व्यवधान) मैं अपना बाकी भाषण ले कर देती हूं।

*मेले में भटके होते तो कोई घर पहुंच जाता

हम घर में भटके हैं तो कैसे ठौर ठिकाने आयेंगे ।

कितनी बड़ी विडंबना है कि एक संसदीय समाजवादी संघीय गणतांत्रिक देश का रेल मंत्री आजादी हासिल करने के छह दशक के बाद भी यह सवाल सदन से पूछे कि आर्थिक व्यवहारिकता हमारी प्राथमिकता हो या रेलवे की परियोजना को सामाजिक दृष्टिकोण से भी देखा जाए । यह सोचना तो सरासर गलत ही होगा कि रेल मंत्री जी ने संविधान के प्रावधानों को नहीं देखा या वे संविधान निर्माताओं के सपने से वाकिफ नहीं है फिर ऐसी स्थिति क्यों बनी कि एक

जनहितैषी और जुझारू नेता को यह आधारभूत संवाल देश की सबसे बड़ी पंचायत के सामने इस सरकार के कार्यकाल का पहले रेल बजट पेश करते हुए उठाना पड़ा ।

हमें तो लगता है ममता दी जैसे लोगों के सामने एक दुविधा है, वे उस सरकार की अंग बन गई है जिसकी पहली और आखिरी प्राथमिकता आर्थिक व्यावहारिकता ही है । माननीय प्रधानमंत्री ने जिस तरह कथित आर्थिक सुधारों का बीड़ा उठा रखा है उसके चलते उनके मंत्रिमंडल के सभी सदस्यों पर निजीकरण का दबाव है ।

रेल हमारे देश में व्यापारिक हित साधने का उपकरण बनकर आई थी । आज रेल से तात्पर्य परिवहन है जो व्यक्तियों को उनके गंतव्य स्थल तक पहुंचाने का साधन है तो सामानों को एक कोने से दूसरे कोने तक ले जाने का माध्यम भी है । परंतु हमारे छत्तीसगढ़ प्रदेश में रेलवे आवागमन प्रमुख साधन न तो पहले थी और न ही आज तक बन सकी है ।

छत्तीसगढ़ में रेल प्रदेशों की नैसर्गिक संघ को ढोने का सबब बनी हुई है । इस रेल बजट में वर्तमान रेल मंत्री से बहुत आशा थी, उम्मीद थी विश्वास था कि इस बार छत्तीसगढ प्रदेश को सौगात जरूर मिलेगा । उम्मीद का कारण था कि इस बार रेल मंत्री भारत के शस्य श्यामला भूमि से क्रांतिकारी वीरों की भूमि से आयी है उनका ध्यान छत्तीसगढ के जंगल एवं आदिवासियों की ओर अवश्य जाएगा परंतु हर बार की तरह इस बार भी हमारे सपनों पर कुठाराघात हुआ है ।

* ..* This part of the Speech was laid on the Table.

जहां रेल की पटरी गुजरती हैं उस पटरी के दोनों ओर विकास साथ - साथ चलते हैं । जिस शहर या गांव से रेल गुजरती है वहां विकास के द्वार खुल जाते हैं इसलिए हर शहर हर गांव का आदमी चाहता है कि उसके क्षेत्र से होकर रेल लाइन गुजरे । यह सामान्य मनोविज्ञान है, विकास का मापदण्ड है ।

हम सभी अपने अपने क्षेत्रों में नई रेल लाइन को लेकर उत्सुक रहते हैं ।

जब हम बहुत छोटे थे तो आपस में चर्चा किया करते थे कि हम रेल बैठे हैं हमारे रेल आती है लेकिन स्वतंत्र भारत में कितनी बड़ी विडंबना है आज भी रेल लोगों के लिए फिल्म में दिखाई जाने वाली रेल है ।

हमारे छत्तीसगढ़ क्षेत्र में कवर्धा, जशपुर, कांकेर, नारायणपुर और बीजापुर जिलों की धरती को आज तक भारतीय रेलों ने छुआ भी नहीं है आज भी इन क्षेत्रों के लोगों के लिए यह कहानी है।

छत्तीसगढ़ के मुख्यमंत्री डा. रमन सिंह 19 जून, 2009 को ममता जी को पत्र लिखे जिसमें (I) नए रेल मार्गो का सर्वेक्षण (II) मौजूदा रेल मार्गो का विस्तार (III) ट्रेनों की संख्या और फेरे बढ़ाने की बात कही थी परंतु इस पर कोई ध्यान नहीं दिया गया ।

मैं इस सदन के माध्यम से बतलाना चाहती हूं कि छत्तीसगढ नवनिर्मित व एक छोटा सा राज्य है । पर रेल की आय का 16 प्रतिशत राजस्व इस राज्य से प्राप्त होता है । 16 प्रतिशत राजस्व देने वाले इस राज्य की जिस तरह से अनदेखी की जा रही है उससे यहां के जनमानस में रेल शोषण का पर्याय बनती जा रही है ।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी को महिला स्पेशल गाडियां, महिला कमांडो और महिला आर पी एफ दस्ते के प्रावधानों के लिए बधाई भी देती हूं । उन्होंने नारी के स्त्रीत्व, सतीत्व, ममत्व का सम्मान किया है लेकिन यह कहना चाहती हूं कि हर क्षेत्र के नारी का सम्मान हो । छत्तीसगढ प्रदेश सहित अन्य क्षेत्रों में भी इस रेल को चलाया जाना चाहिए ।

57 नई रेल गाड़ियों में एक भी छत्तीसगढ हेतु नहीं है ।

27 ट्रेनों के विस्तार मे छत्तीसगढ की उपेक्षा की गई है ।

मैं कहना चाहती हूं कि कुछ वर्षों से यह आम चर्चा है कि रेल मंत्री जिस राज्य का होता है अधिकांश बजट उसी राज्य पर केन्द्रित होकर रह जाता है । यह आरोप नहीं है हाथ कंगन को आरसी क्या । कुछ राज्यों को बहुत कुछ मिलता है कुछ राज्यों की झोलियां खाली रह जाती है ।

57 नई रेल गाड़ियों मेंएक भी छत्तीसगढ़ हेतु नहीं

विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन मे छत्तीसगढ़ नहीं

नॉन स्टाप ट्रेन चलाने में छत्तीसगढ़ नहीं ।

कुछ तो दिया होता छत्तीसगढ़ को भी । छत्तीसगढ़ प्रदेश नक्सली समस्याओं से जूझ रहा है। ज्यादातर वे जिले हैं वे तहसीलें जिनमें रेल की सुविधाएं नहीं हैं । वे क्षेत्र ही नक्सली घटनाओं से सर्वाधिक प्रभावित हैं । इन क्षेत्रों का सीधा सम्पर्क शहर से नहीं हो पा रहा है । मेरे इस कथन पर गंभीरता से विचार करने की आवश्यकता है ।

रेलवे अस्पतालों से जुड़े मेडिकल कालेजों की स्थापना करने की बात अच्छी है मगर इससे भी ज्यादा जरूरी है रेलवे की तकनीकी और इंजीनियरिंग जरूरतों को पूरा करने के लिए आई ओ जैसे संस्थान खोलना ।

रेलवे के पास पड़ी भूमि पर दुर्ग में एक तकनीकी प्रशिक्षण संस्थान भी शुरू करना चाहिए ।

छत्तीसगढ़ में भिलाई के पास माल एवं सवारी डिब्बे बनाने का कारखाना लगाकर सस्ता कच्चा माल का लाभ लिया जा सकता है । माल डिब्बे की खरीद की तुलना में यह विकल्प बेहतर है।

छत्तीसगढ़ प्रदेश के विधान सभा में कई अशासकीय संकल्प पारित किए गए मसलन बिलासपुर - इतवारी - बिलासपुर को रायगढ इतवारी रायगढ तक चलाया जाए ।

छत्तीसगढ़ राज्य की राजधानी रायपुर से गुजरने वाली समस्त ट्रेनों में सभी श्रेणीयों के आरक्षण कोटे को 10 गुना बढ़ाया जाए ।

दुर्ग से चलने वाली सारनाथ एक्सप्रेस एवं अमरकंटक एक्सप्रेस को डोंगरग तक चलाया जाए ।

रायपुर से धमतरी चलने वाली छोटी लाइन की रेलगाड़ी को तेलीबाँध रायपुर से धमतरी तक चलाया जाये ।

इन अशासकीय संकल्पो पर विचार कर छत्तीसगढ़ को कुछ सौगात दिया जाए ऐसा मेरा अनुरोध है । ओ

डॉ. चरण दास महन्त (कोरबा): सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए मैं आपके प्रति धन्यवाद ज्ञापित करता हूं। मैं आदरणीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने देश के लाखों वंचित, गरीब और विकास की इन्तजार में बैठे हुए लोगों के लिए कुछ प्रस्ताव रखे हैं।

मैं इस सदन का ज्यादा समय न लेते हुए मंत्री जी के भाषण के कुछ बिन्दुओं की ओर आपका ध्यान आकर्षित करता हूं। बिन्दु क्रमांक 12 में विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने का निर्णय उन्होंने लिया है और 50 स्टेशनों को उन्होंने चुना है, जिसमें से मात्र 35 स्टेशनों का चयन किया गया है। मैं चाहता हूं कि इसमें छत्तीसगढ़ के बिलासपुर, जो रेलवे का जोनल हैडक्वार्टर है, को भी शामिल किया जाये। बिन्दु क्रमांक 13 में उन्होंने 375 आदर्श स्टेशन बनाने का निर्णय लिया है। उसमें छत्तीसगढ़ के एक भी स्टेशन का नाम नहीं है, इसलिए छत्तीसगढ़ के कोरबा, चांपा, चिरमिरी, मनेनगढ़, रायगढ़ और राजनांदगांव को भी आदर्श स्टेशन की सूची में शामिल किया जाये।[R58]

आपने बिलासपुर में मेडिकल कालेज बनाने का निर्णय लिया, उसके लिए आपको बधाई देता हूं और बहु-उद्देश्यीय परिसर बनाने के लिए बिलासपुर, रायपुर और दुर्ग को चुना है, इसके लिए भी मैं आपको बधाई देना चाहता हूं।

आपने क्रमांक 68 में हावड़ा से मुंबई तक की यात्रा के लिए एक नयी गाड़ी प्रारंभ की है, जो कहीं नहीं रूकेगी। मेरा मानना है कि सफाई के लिए आपको कहीं न कहीं उसे रोकना पड़ेगा। माननीय मंत्री जी, अगर सफाई की दृष्टि से ध्यान रखें तो बिलासपुर और नागपुर के यात्रियों को इसमें सुविधा दी जा सकती है, अतः कृपया आप इस पर विचार करें।

बिंदु क्रमांक 69 में आपने नयी गाड़ी जबलपुर से अंबिकापुर दी है, यह कोयलांचल के लोगों के लिए बहुत उपयोगी है, जिसे आप तीन दिन चलाना चाहती हैं। मेरा निवेदन है कि उसे सात दिन चलाया जाए। गाड़ियों के विस्तार में आपने गाड़ी संख्या 8425/8426 को, जो रायपुर-भुवनेश्वर तक चलने वाली है, उसको आपने पुरी तक चलाने का निर्णय लिया है। मेरा निवेदन है कि लौटते समय उस गाड़ी को रायपुर से बिलासपुर तक कर दिया जाए, तो निश्चित रूप से वह फायदेमंद होगी।

छत्तीसगढ़ के लिए दिल्ली की एकमात्र ट्रेन संपर्क क्रांति है, जो सप्ताह में मात्र 2 दिन चलती है। आपने इसे 3 दिन चलाने का निर्णय लिया है। यदि 3 तीन चलाने के लिए आपको एक रेक की व्यवस्था करनी पड़ रही है, तो मेरा मानना है कि एक रेक में ही यह गाड़ी चार दिन चलायी जा सकती है, इसलिए इसको चार दिन कर दिया जाए। वैसे हमारी मांग तो यह है कि इसे पूरे सात दिन चलाया जाए।

माननीय मंत्री जी, आप कुछ नया करने में विश्वास रखती हैं। मैं आपको एक प्रस्ताव देना चाहता हूं कि देश में कोयलांचल बहुत है, इसलिए कोयलांचल एक्सप्रेस नाम की एक नयी ट्रेन चलायी जाए। इसे दिल्ली से शुरू करके वाया अनूपपुर, दो अलग-अलग दिशाओं में ले जाया जाए - एक अनूपपुर से कोरबा और दूसरा अनूपपुर से अंबिकापुर। इससे निश्चित रूप से कोल इंडिया का जो 30 प्रतिशत कोयला उत्पादन क्षेत्र है, उसको एक नयी ट्रेन मिलेगी। इसको यदि वाया कटनी, इलाहाबाद और कानपुर चलाया जाता है, तो इस 1230 किलोमीटर की यात्रा में बहुत सारी ऐसी मांगें हैं, जो अपने आप ही पूरी हो सकती हैं। इसलिए आप इस पर गंभीरता से विचार करेंगी, ऐसा मेरा निवेदन है।

कोरबा से मुंबई तक एक सुपर फास्ट ट्रेन की अत्यंत आवश्यकता है, इसे यथाशीघ्र चलाया जाना चाहिए। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि कोरबा में मात्र लदान से लगभग 300 करोड़ रूपए की आय रेलवे विभाग को प्रतिमाह हो रही है, इसलिए आप इस पर गंभीरता से विचार करें। इसके साथ ही कोरबा से अंबिकापुर के बीच एक इंटरसिटी ट्रेन चलाने की मांग वर्षों से लंबित है, उसे भी आप पूरा करें।

चांपा एंव खोक्सा में आपने जो रेलवे ओवर ब्रिज दिया है, उसके लिए आभार व्यक्त करते हुए मैं एक नयी मांग आपके सामने रख रहा हूं। यह मांग वर्ष 1935-36 से शुरू हुयी। माननीय मंत्री जी, आप इस पर विशेष ध्यान दीजिए। अंग्रेज सरकार ने कोलकाता और मुंबई की दूरी 400 किलोमीटर कम करने की दृष्टि से एक नयी रेल लाइन का सर्वेक्षण कराने के लिए सोचा था, जिसका नाम चिरमिरी-बरवाडीह है। इसका आधा काम पूरा हो चुका है। अंबिकापुर से बरवाडीह तक मात्र 182 किलोमीटर की लाइन शेष है। वर्ष 1936 से लेकर वर्ष 2002 तक पांच बार सर्वेक्षण हो चुके हैं। इस मार्ग में लगभग 50 प्रतिशत आदिवासी आबादी के क्षेत्र आते हैं, जैसे कोरिया, सरगुना, जशपुर के साथ ही साथ झारखंड और रांची के लिए भी यह महत्वपूर्ण सिद्ध होगा। इसलिए इसको जल्द ही शुरू किया जाना चाहिए, ऐसा मेरा निवेदन है। कोरिया जिले में नागपुर हाल्ट नामक एक छोटा सा स्टेशन है, अगर पाराडोल तक मात्र 7 तक किलोमीटर की रेलवे लाइन बना दी जाती है, तो मनेन्द्रगंढ के कोयलांचल को बहुत बड़ा लाभ मिल सकता है।

कोरबा-दीपिका से पेड्रारोड तक नयी रेल लाइन का अगर हम निर्माण कर देते हैं, तो कोयला परिवहन के क्षेत्र के साथ ही साथ वहां के यात्रियों को भी हम सुविधा प्रदान करेंगे। इसी तरह से रायपुर- धमतरी की मांग कई वर्षों से बनी हुयी है, इसलिए रायपुर-धमतरी का गेज परिवर्तन करना चाहिए। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि छत्तीसगढ़ की जो लंबित मांग है, उसे जल्द पूरा किया जाए।

दिल्ली-राजहरा से जगदलपुर लाइन का शीघ्र निमाण हो। एनटीपीसी ने कोयला परिवहन के लिए कोरबा से बिलासपुर तक नयी लाइन बनायी है। उसमें एक और रेलवे लाइन भी जोड़ी जा सकती है और वहां के लोगों को सुविधा दी जा सकती है।

कोरबा से रायगढ़ तक की दूरी के लिए लंबी दूरी की ट्रेन प्रारंभ हो चुकी है। मैं चाहता हूं कि यहां पर कोचिंग कांप्लेक्स की सुविधा जल्दी शुरू की जाए। कोरबा से हटिया रांची रेलमार्ग जिसका सर्वेक्षण हो चुका है, जो हाटी, धर्मजयगढ़, पत्थलगांव, कुनकुरी, जशपुर और गुमला होते हुए चलेगी, इसे शीघ्र स्वीकृति प्रदान की जाए। [p59]

चांपा जंक्शन हावड़ा उपमार्ग पर स्थित है। यह तीन संसदीय क्षेत्र को जोड़ती है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Shri Das, you can lay rest of your speech on the Table of the House.

...(*Interruptions*)

डॉ. चरण दास महन्त : इसलिए वहां सभी ट्रेनों का स्टॉपेज शुरू करें। इसके अलावा मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं और अपनी मांग के लिए निवेदन करता हूं।

MR. CHAIRMAN: Shri Raju Shetti. Please be brief and try to complete your speech within three minutes.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: If you all cooperate, I will call everyone. I will give chance to all the Members.

...(*Interruptions*)

श्री राजू शेट्टी (हातकंगले): महोदय, मैं सन् 2009-2010 के रेल बजट के बारे में अपने विचार प्रकट करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं पश्चिमी महाराष्ट्र से आता हूं। ...(व्यवधान) पश्चिमी महाराष्ट्र की कोल्हापुर से कोंकण रेलवे को जोड़ने की मांग अनेक सालों से रही है। उसके लिए सिर्फ 63 किलोमीटर लाइन की जरूरत है। कोल्हापुर जिला वैस्टर्न महाराष्ट्र में है जहां कई शुगर मिलें हैं और वहां से चीनी एक्सपोर्ट होती है। वहां कॉटन इंडस्ट्री, शुगर इंडस्ट्री और अन्य इंडस्ट्रीज डैवलप हो रही हैं। उन्हें पोर्ट पर जाने के लिए कोंकण रेलवे से जोड़ना बहुत जरूरी है। इसीलिए 63 किलोमीटर की रेल लाइन की जरूरत है। लातूर-मिरज रेल लाइन ब्रॉडगेज हो रही है। मराठवाड़ा वैस्टर्न महाराष्ट्र और कोंकण से जोड़ने वाली शार्ट कट लाइन है। हम अपनी इस मांग को पूरा करने के लिए बहुत सालों से निवेदन करते आ रहे हैं। कोल्हापुर-पुणे हमारी डबल लाइन की मांग है। इस लाइन का इलैक्ट्रिफिकेशन करने की जरूरत है।

अभी आपने पुणे से दिल्ली एक गाड़ी की शुरूआत की है। यदि उस गाड़ी को कोल्हापर से दिल्ली के लिए कर दें तो वैस्टर्न महाराष्ट्र से फूल, सब्जियां और बनाना, जो दिल्ली के लिए आते हैं, उनके लिए बहुत सुविधा हो जाएगी।

इस रेल बजट में किसानों को बहुत सी सुविधाएं देने की बात कही गई है। लेकिन उपरोक्त सुविधाएं देने की भी बहुत जरूरत है। मैं वैस्टर्न महाराष्ट्र के सारे किसानों की ओर से यह मांग रखता हूं कि कोल्हापुर-वैभववाड़ी, कोंकण रेलवे को जोड़ने वाली लाइन और कोल्हापुर-दिल्ली के लिए तुरंत एक गाड़ी शुरू करने की जाए।

इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

***श्री भूपेन्द्र सिंह (सागर):** मध्य प्रदेश का सागर लोक सभा क्षेत्र देश के सर्वाधिक पिछड़े हुए क्षेत्रों में आता है । यह क्षेत्र विकास की दृष्टि से बहुत पिछड़ा हुआ है । यहाँ पर ब्रिटिश गवर्नमेंट के समय रेलवे लाइन डाली गई थी जो कि गुड्स ट्रेक के रूप में रेलवे को काफी आय होती है परन्तु रेलवे के द्वारा सागर लोक सभा क्षेत्र के विकास की दृष्टि से कोई विशेष कार्य नहीं किया गया है । मैं आपसे निवेदन करता हूँ कि सागर स्टेशन के नजदीक मकरोनियम जो कि सागर का उपनगरी क्षेत्र है एवं सबसे प्राचीन रेलवे स्टेशन है । परन्तु आज तक मकरोनियम स्टेशन को उपनगरी स्टेशन घोषित नहीं किया गया है एवं प्रमुख गाड़ियों के स्टापेज भी नहीं हैं ।

इसी तरह से सागर लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत बीना जंक्शन भी आता है । बीमा स्टेशन पर शताब्दी ट्रेन का स्टापेज आवश्यक है । चूंकि बीना में भारत पेट्रोलियम की रिफाइनरी स्थापित होने के कारण एवं औद्योगिक क्षेत्र होने के कारण काफी लोगों को दिल्ली से बीना आना-जाना पड़ता है।

अतः बीना में शताब्दी ट्रेन का स्टापेज किया जाए । इसी तरह बीना शहर जिसकी आबादी लगभग 50 हजार है एवं

शहर से चार स्टेट हाइवे एवं एक नेशनल हाइवे है । ओवरब्रिज न होने के कारण लाखों लोगों को कई घंटे रेलवे गेट पर इंतजार करना पड़ता है । अतः बीना में रेलवे ओवरब्रिज स्वीकृत किया जाए । मकरोनिया पर स्थित रेलवे गेट जो कि शहर के अंदर है एवं एन.एच.86 पर स्थित है । यहाँ पर रेलवे उपरिपुल न होने से जनता को काफी तकलीफ का सामना करना पड़ता है । सागर, लोक सभा के अंतर्गत मंडी-बामोरा रेलवे स्टेशन पर झेलम एक्सप्रेस का स्टापेज, जरुआखेड़ा एवं नरयावली स्टेशन पर कामायनी, क्षिप्रा एवं गौंडवाना ट्रेन का स्टापेज किया जाए । सागर में डी.आर.एम. आफिस, सागर से दक्षिण के लिए नई ट्रेन चलायी जाए । मध्य प्रदेश के ग्वालियर-श्योपुर तक चलने वाली नेरोगेज ट्रेन आजादी के पहले प्रारंभ हुई थी । जिस पर करीब 26 रेलवे स्टेशन एवं 50 प्रतिशत अनुसूचित जाति की आबादी है, गरीब इलाका है । अतः इसको ब्राडगेज में परिवर्तित करना आवश्यक है ।

---

* Speech was laid on the Table

SHRI THOL. THIRUMAAVALAVAN (CHIDAMBARAM): Mr. Chairman, Sir, my hearty thanks to you for giving me this opportunity.

Sir, in our country, Indian Railways had been started in the British regime from Bombay to Thane only. But, nowadays, we are proud to say that it has achieved a tremendous development as one of the biggest and largest Railways in the world. But I am sorry to say that it has no 'inclusive growth', because it has developed only on the basis of 'economical viability', not on the 'social viability'. With vision of social viability, our hon. Minister of Railways has made this Budget. I have to appreciate the hon. Minister of Railways for mentioning the areas which have been given priorities such as − passenger amenities, cleanliness, quality of railway catering, safety and security and punctuality. But I do not know why our hon. Minister of Railways has not given priority to the welfare of workers, particularly to Class-IV workers. Even in the 21st Century in our country, the scavengers of Railways are cleaning the nightsoils of human beings manually[t60].

Really, it is a great insult to the nation. So, the Government should provide proper machineries to clean the human nightsoils. After mechanising this kind of manual scavenging work, other jobs may be given to these workers.

Sir, we all know very well that there are only eight hours' duty for all the employees of the Government − Central, State and the Public Sector Undertakings. But until now, in the Indian Railways, Class-IV employees are working 12 hours duty in open line. It is unjustifiable and injustice to the labourers. So, I humbly request the Government to alter the duty hours from 12 hours to eight hours.

There are many Schemes available in the Budget to be appreciated such as the Scheme of providing world-class stations, Adarsh Stations, the Scheme of Concession to the poor, namely, the Izzat. It has an income limit of Rs.1500 per month. Here, I wish to point out that there will be no massive beneficiaries with this income limit. So, it must be altered so that the people who are under the Below Poverty Line can enjoy this facility. It is my humble request.

There is another Scheme to be appreciated − i.e., the Student Concessions and the Press Concessions. The Schemes of 'Only Ladies Special', Yuva Trains and Duronto Non-Stop Trains are quite appreciable.

Here, I feel it is my duty to mention or express my grievances particularly regarding gauge conversion. There is a target that has been fixed for the year 2009-10. It is about 1300 km. line including some lines which are scheduled in the Budget. But there is no mention about the project of Villupuram-Mayiladuthurai line. This is one of the life lines of the people in that region which comprises more than four districts. For more than five years, it has been completely closed with the result that it is adversely affecting the students, more than 6000 daily commuters of the Annamalai University, farmers and all other working class people. I came to know that the construction of a bridge across the river Kollidam is the only pending work till now. So, I would humbly request the hon. Minister to expedite the Project and start the service immediately.

I would like to conclude by making a few other demands which are: the Self-Help Group women, Scheduled Caste and Scheduled Tribe people should be given priority to have vendor stalls in the stations. Reservation roster system must be needed in respect of the peons and scavenger posts in the Railway Bungalows. Conducting examination for making compassionate appointment should be avoided. A White Paper is needed on the manual scavenging in the Railways. A double line with broad gauge is needed from Villupuram to Dindigul. Another demand is for a new line from Kumbakonam to Ariyalur; and Ariyalur to Salem with broad gauge facility.

Finally, there are eight new projects which were already proposed by the earlier Government with the condition of 50 per cent share from the State Government. It is not an appreciable one, since the State Government does not have adequate resources. Therefore, I request the Hon. Railway Minister that the Ministry of Railways should bear the full responsibility to complete all the projects.

With these words, I conclude.

[NB61]

*SHRIMATI SUSMITA BAURI (VISHNUPUR): I wish to draw the attention of Hon'ble Railway Minister to the following points:

1. Target date for completion of Rainagar Masagram route construction work to be fixed up (S.E.Rly)
2. To provide an additional train in Bankura-Rainagar Section of S.E. Rly.
3. To provide crossing station arrangement in Bankura-Rainagar Section to be completed by 2009.
4. Construction of third platform in Bankura and Bishnupur Railway Station is urgently necessary in view of traffic load increase and take-off Stations for Bankura-Rainagar and Bishnupur-Tarakeswar Sections respectively.
5. Allocation and sanctioning of Bankura-Rainagar Railway link, supposed to be the shortest route from South India to industrial hinterland of Durgapur-Raniganj-Asansole.
6. Construction of a halt station at Ketjuridanga in Bankura town in view of increase of population and expansion of Bankura town.
7. R.O.B at Bhadul More(Bankura town) and Bishnupur to be expedited. New R.O.B at Kethardanga crossing (Bankura town) and Katijuridanga (Bankura-town) are necessary in view of heavy rush of traffic.
8. Construction of a second cycle stand at Bankura Rly. Station and expansion of Bankura Booking Office and another counter on the south side of the station are necessary in view of heavy rush of passengers.
9. Extension of Asansole-Haldia Express up to Digha in the interest of passengers.

---

* Speech was laid on the Table

10. Increase of frequency of service of Erunakulam-Patna Express via Adra from two days to four days a week. Proper maintenance of train coaches, some of which have been condemned particularly in Gomoh-KGP passenger, Hatia-KGP. Passenbger and Asansole-KGP passenger all via Adra or replacement by new coaches.
11. Minimum passenger amenities and facilities to be developed in Bankura-Rainagar section of S.E.Rly. like arrangement of drinking water, passengers sheds, urinals particularly for ladies, raising of platforms in some stations, manned level crossing at Moyraband(Bankura town), Sonamukhi, Nalanda and Chandar.
12. Railway park to be developed in vacant railway land in Bankura and Bishnupur Station.
13. To provide a fast passenger train from Bankura to Howarh.

श्री बृजभूषण शरण सिंह (कैसरगंज): माननीय सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2009-2010 के प्रस्तावित बजट में गरीबों, महिलाओं और युवा वर्ग के लिए जो विशेष सुविधा दी है, उसके लिए मैं उनको बधाई देना चाहता हूं। [MSOffice62]

दो दिन से लगातार सभी दलों के नेताओं के भाषणों को मैंने सुना है। जो भी कमियां हैं चाहे वह रेल लाइन की हो, चाहे दोहरीकरण की हो, सिग्नल की हो, ये सब समस्याएं अपने-अपने तरीके से सदन में उठाई जा चुकी हैं। मेरे क्षेत्र की भी कुछ समस्याएं हैं जिन्हें मैं आपकी अनुमति से सदन के पटल पर रख दूंगा। दो दिन के भाषण में एक चीज मैंने अपनी आंखों से देखा है कि उसे उठाया नहीं गया है। इस बार भी रेल बजट में यात्रियों की सुरक्षा के सम्बन्ध में घोषणा की गयी है कि उनको हर तरीके से सुरक्षित किया जाएगा। हम आए दिन देखते हैं कि हमारे पूर्वी उत्तर प्रदेश के तमाम ऐसे लोग हैं जो पंजाब, महाराष्ट्र या अन्य प्रान्तों में रोजगार करते हैं और तमाम ऐसे लोग हैं जो विदेशों में जाकर छोटा-मोटा काम करके अपना जीवनयापन करते हैं। जब वे लोग रेलवे स्टेशन पर आते हैं, यहां तक कि दिल्ली रेलवे स्टेशन पर भी जब कोई दुबई या कहीं बाहर काम करने वाला यात्री उतरता है, तो उसके ऊपर रेलवे के सुरक्षाकर्मी बाज़ की तरीके से टूट पड़ते हैं। उत्तर प्रदेश से तमाम सांसद आते हैं, इन लोगों ने भी देखा है, मैंने भी अपनी आंख से देखा है। लोग पैकिंग करके बड़ी मुश्किल से सामान को बांध करके, छोटे-छोटे सामान जो घर के लोगों को पसंद हैं, लेकर आते हैं, रेलवे स्टेशन पर उसे खुलवा दिया जाता है और उसके बदले में उनका शोषण किया जाता है। अगर यह नजारा आप देखना चाहें तो दिल्ली के रेलवे स्टेशन पर देख सकते हैं। पंजाब, महाराष्ट्र आदि जगहों से जो लोग काम करके लौटते हैं और जब स्टेशनों पर उतरते हैं तो वहां सुरक्षा में लगे हुए कर्मचारी उन पर बाज़ की तरह टूट पड़ते हैं। हमारे पूर्वांचल में ऐसी कई घटनाएं हो चुकी हैं, जिनमें सुरक्षा के लिए लगे हुए लोग उनको मार-पीटकर पैसे लेते हैं। इस पर मुझे नीरज की एक कविता याद आती है:" आप मत पूछिए कि हम पे सफर में क्या गुजरी, था लुटेरों का जहां गांव वहां रात हुई। " जब रेलवे की सुरक्षा में लगाए गए लोग ही उनको लूटते और पीटते हैं तो उनको सुनने वाला कोई नहीं है। मेरे पास भी समस्याएं हैं, मैंने भी लिखी हैं, लेकिन इस बात को मैं दिल से उठा रहा हूं। मैं कहना चाहता हूं कि इसके लिए एक सेल बनाइए। अगर कोई यात्री इस प्रकार की शिकायत करे तो उस सेल के माध्यम से उनकी सुनवाई होनी चाहिए। जब कोई यात्री शिकायत करता भी है तो जिनके खिलाफ शिकायत है, वही उसकी जांच करते हैं, आप बताइए हम किससे शिकायत करें। मैं यह बात केवल भाषण देने के लिए नहीं कह रहा हूं। मैंने अपनी आंखों से देखा है और इस पीड़ा को महसूस किया है, इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि अगर कोई भी यात्री देश के किसी भी कोने से आपको सूचना देता है कि मैं रेलवे के कर्मचारियों द्वारा लूटा गया हूं, मैं सुरक्षा में लगाए हुए लोगों द्वारा लूटा गया हूं तो उस बात पर आपको विशेष ध्यान देना चाहिए। इसके लिए एक अलग से सेल बननी चाहिए और ऐसे मामलों की जांच होनी चाहिए।

दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि हर साल के रेल बजट की तरह इस बार भी उत्तर प्रदेश को और खासकर पूर्वी उत्तर प्रदेश को नजरअंदाज किया गया है। माननीय निर्मल खत्री जी हमारे पड़ोसी सांसद हैं, इन्होंने भी अयोध्या की बात उठाई है, इन्होंने फैजाबाद की बात उठाई है। लेकिन अभी सरयू नदी पर बने पुल, जिसका उद्घाटन पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा किया गया था, करोड़ों की लागत से वह पुल बना हुआ है, उस पर कोई ट्रेन नहीं चलती है, उसका कोई सदुपयोग नहीं है। मेरी मांग है कि उस पर ट्रेन चलाई जाए। फैजाबाद से कोई अच्छी ट्रेन चलाई जाए। हम पूर्वांचल के सांसद आते हैं, कई माननीय सदस्य बैठे हैं, हम लोगों के आने-जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। केवल दो ट्रेन्स - वैशाली और गोरखधाम एक्सप्रेस हैं जिन पर हम सारे लोग बैठकर आते हैं। इन बातों को ध्यान में रखा जाए। मैं अपनी बात को यहीं पर समाप्त करता हूं। मुझे ज्यादा भाषण नहीं देना है, लेकिन मेरी पीड़ा को समझा जाए, हम लोगों की उपेक्षा न की जाए।

मैं अपना बाकी भाषण ले कर देता हूं।

ओ वर्ष 2009-10 के, प्रस्तावित रेल बजट में गरीबों, महिलाओं और युवा वर्ग के लिए जो विशेष सुविधाएं दी गई है, उसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री को बधाई देता हूं। मौजूदा रेल मंत्री की कार्यप्रणाली और उनकी संघर्ष एवं सादगी भरी जीवन शैली को देखकर यह आशा जगी थी कि वह पुरानी लीक से हटकर कोई क्रांतिकारी तथा व्यवहारिक रेल बजट प्रस्तुत करेंगी । लेकिन पिछले रेल मंत्री की तरह यह भी लोक लुभावन घोषणाओं से अपने को रोक नहीं पायी है । हो सकता है इसमें उनकी कोई राजनीतिक विवशता हो ।

1. प्रस्तावित रेल बजट में 57 नई रेल गाड़ियों के चलाने की घोषणा की गई है । हर साल के रेल बजट में 50 से अधिक नई रेल गाड़ियों के चलने की घोषणा तो कर दी गई है परन्तु रेलवे के बुनियादी कांचे की निर्माण एवं विस्तार पर विशेष ध्यान नहीं दिया जाता । सीमित नेटवर्क पर हर साल पचासों नई गाड़ियों के चलाने का नतीजा है कि सबसे तेज चलने वाले यात्री रेलगाड़ी भी बड़ी लाइनों पर 50 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की औसत से नहीं चल पाती । मालगाड़ियों की रफ्तार विगत 10 वर्षों से 24 किलोमीटर प्रति घंटे पर टिकी हुई है ।

â€¦ This part of the Speech was laid on the Table.

2. जितनी संख्या में हर साल नई रेलगाड़ियां चलाई जाती हैं उस अनुपात में नई रेल लाईनें बिछाने, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण तथा पुल-पुलिया बनाने पर संसाधन नहीं लगाया जाता है । नई रेल गाड़ियाँ पुरानी और जर्जर व्यवस्था पर कैसे रफ्तार पकड़ेगी, यह समझ से परे की बात है ।

3. रेलवे की आधारभूत संरचना पर इस बजट में भी कोई ठोस योजना प्रस्तुत नहीं की गई है ।

1980 के बाद रेलवे ने अपने मार्गों का विस्तार नहीं के बाराबर किया है । इस अवधि में यात्रियों की संख्या दो गुनी से अधिक हुई है ।

- वर्तमान में रेलवे का नेटवर्क केवल 63 हजार किलोमीटर तक सीमित है जिसमें अंग्रेज करीब 54 हजार कि.मी. का नेटवर्क छोड़ गये थे । आजादी के 62 वर्षों बाद भी हमारी सरकारों ने केवल 9000किमी. नई रेल लाइनों का निर्माण किया है ।

- इस सीमित नेटवर्क पर इस समय करीब 9 हजार यात्री गाड़ियाँ दौड़ रही है । मालगाड़ियों की संख्या का कोई हिसाब नहीं ।

- रेलवे हर साल लगभग साढ़े पांच (5.50) अरब लोगों और 70 करोड़ टन माल को उनके गंतव्य तक पहुंचाता है ।

- सीमित बुनियादी ढांचे और बढ़ते बोझ की वजह से रेलवे की पटरियों का प्रयोग 20 वर्षों में दो गुना हो गया है और रेलवे को हर साल करीब 4 हजार करोड़ रुपए पटरियों को बदलने पर खर्च करना पड़ता है ।

- मैं चाहूंगा कि मा. रेलमंत्री जी इस महत्वपूर्ण तथ्य की ओर विशेष ध्यान देते हुए रेलवे की लंबित परियोजनाओं को पूरा कराने तथा इसके बुनियादी ढांते के विस्तार एवं सुधार हेतु सकारात्मक कदम उठाएगी ।

- इसके लिए अधिकारियों की समिति बनाकर उन्हें जवाबदेह बनाया जाए ताकि समय सीमा के भीतर परियोजनाएं पूरी हो सकें,

- एन.डी.ए. सरकार ने विशेष संस्था कोष स्थापित किया था जिसका सदुपयोग नहीं किया गया । इस ओर विशेष ध्यान दिया जाए ।

हर रेल बजटों की तरह इस बार भी पूर्वोत्तर रेलवे और पूर्वी उत्तर प्रदेश की घोर उपेक्षा की गई है । इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री की शिकायत नहीं करूंगा, क्योंकि उन्होंने खुद स्वीकार किया है कि उन्हें बजट तैयार करने के लिए बहुत कम समय मिला । लेकिन मैं इस क्षेत्र की लम्बित पड़ी रेल परियोजनाओं एवं यात्री सुविधाओं की ओर उनका ध्यान आकृष्ट कराते हुए इन्हें पूरा कराने का अनुरोध अवश्य करूंगा । इस तथ्य को याद दिलाते हुए कि

- यह हमारे देश का सौभाग्य है कि पहली बार महत्वपूर्ण पदों पर एक साथ शक्तिरूपा; ममतामयी और समदृष्टि रखने वाली नारियाँ विराजमान हैं । ईश्वर समदर्शी है अथवा नहीं, इस पर विवाद हो सकता है, परन्तु नारी का आंचल और ही समदर्शी होता है, इसमें कोई दो राय नहीं, क्योंकि वह सब अपनों को समान रूप से छाया संरक्षण और स्नेह देता है ।

- मैं रेल मंत्री के पद पर आसीन दीदी से सूती धागे की राखी नहीं, बल्कि रेल लाइनों और रेल गाड़ियों की राखी मांगता हूं, क्योंकि इस संसद सत्र के बीच में ही यह पवित्र त्यौहार पड़ रहा है।

- रेलवे संरक्षा पर विशेष ध्यान दिये जाने की आवश्यकता है । सिंगनल और टेलीकाम सेक्टर का जितना प्रभावी इस्तेमाल किया जाना चाहिए उतना अभी तक नहीं किया गया । अधिकांश रेल दुर्घटनाएं मानव रहित समपारों के कारण होती हैं । अतः ऐसे समपारों पर चौकीदारों की तैनाती की जाए ।

- हर साल के रेल बजट में यात्रियों की सुरक्षा व्यवस्था को चुस्त दुरुस्त किये जाने का राग अलापा जाता है, लेकिन रेल गाड़ियों में लूट, बलात्कार और छिनैती की घटनाएं बढ़ती जा रही हैं । केवल रेल सुरक्षा बल के दस्तों की तैनाती से इस समस्या का समाधान नहीं हो सकता । रेलगाड़ियों और स्टेशनों पर होने वाली लूट की अधिकांश घटनाओं में रेल सुरक्षा बल के जवानों की संलिप्तता पाई गयी है । जहरखुरानों के साथ भी इनकी मिलीभगत होती है । ऐसे मामले सामने आने के बाद रेलवे, जांच बैठकार ही अपने कर्त्तव्यों की इतिश्री मान लेती है और जांच रिपोर्ट को ठंडे बस्ते में डाल दिया जाता है । जब तक अपराधों में लिप्त पाए गये सुरक्षा कर्मियों के विरुद्ध कठोर कार्यवाई का प्रावधान नहीं किया जाता, तब तक रेलों में बढ़ते अपराधों पर अंकुश नहीं लगाया जा सकता है।

- रेलवे में भ्रष्टाचार एक बड़ी समस्या है जो ऊपर से नीचे की ओर फैलता है । पिछले कुछ वर्षों में पूर्वोत्तर रेलवे में भ्रष्टाचार के कई गंभीर मामले सामने आए जिसमें सी.बी.आई. ने कई अधिकारियों के यहाँ छापा मारकर करोड़ों रुपए का घपला पकड़ा । एक बड़ा सेक्स स्कैंडल भी सामने आया, लेकिन अभी तक दोषियों के विरूद्ध कोइ ठोस कार्यवाई नहीं हुई । यह दुर्भाग्यपर्ण बात है कि करोडों की लट करने वाले अधिकारी तो बच जाते हैं, लेकिन छोटे कर्मचारियों

की मामूली बात के लिए तुरंत सजा दे दी जाती है । मेरा सुझाव है कि रेलवे में भ्रष्टाचार को रोकने के लिए आधुनिक टेक्नोलाजी का इस्तेमाल किया जाए और दोषियों के विरूद्ध त्वरित कार्यवाई की जाए ।

<u>माँगें एवं सुझाव-</u>

1. प्रस्तावित बजट में 50 स्टेशनों को विश्वस्तरीय स्टेशनों के रूप में विकसित करने का निर्णय लिया गया है जिनमें औद्योगिक, धार्मिक एवं पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्टेशन को सम्मिलित किया गया है ।

- मैं मा0 रेल मंत्री जी का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूं कि इस सूची में अमृतसर, अजमेर जंक्शन, पितरों के पिंडदान का पवित्र स्थल गया, शिव की नगरी वाराणसी, ताज नगरी आगरा तथा कृष्ण जन्मभूमि मथुरा को सम्मिलित किया गया है जो स्वागत योग्य है । परन्तु रामजन्म भूमि अयोध्या की अनदेखी की गयी है इसका खेद है । अतः इस अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के रेलवे स्टेशन को भी इस सूची में सम्मिलित कर लिया जाए ।

2. सरयू नदी पर एक अरब रुपए की लागत से रेल पुल का निर्माण कराया गया, लेकिन इसका वांछित लाभ रेलयात्रियों को नहीं मिलता, क्योंकि अयोध्या से मनकापुर के बीच प्रतिदिन केवल एक दो सवारी गाड़ियाँ चलती हैं । इस रूट पर रेल गाड़ियों की संख्या बढ़ाई जाए ।

3. यहाँ से दक्षिण भारत के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं होने से यहाँ के यात्रियों को वाराणसी जाना पड़ता है । अतः यहाँ से महत्वपूर्ण नगरों के लिए सीधी ट्रेन चलाई जाए।

4. बाराबंकी-अयोध्या-फैजाबाद-जाफराबाद रेल लाइन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण कराया जाए ।

5. फैजाबाद जंक्शन से मुम्बई और दिल्ली के लिए प्रतिदिन सुपरफास्ट ट्रेन चलाई जाए ।

6. नई दिल्ली-लखनऊ-गोरखपुर से छपरा-बरौनी रेल खंड भारतीय रेलवे का अकेला ऐसा रूट है जिस पर आज तक राजधानी या शताब्दी ट्रेन नहीं चलाई गयी । अतः इस पर राजधानी एक्सप्रेस का संचालन सुनिश्चित किया जाए ।

7. गोंडा जंक्शन रेलवे स्टेशन पर बिहार संपर्क क्रांति, सप्तक्रांति का ठहराव सुनिश्चित किया जाए ।

8. गोंडा-बलरामपुर-नौतनवा-गोरखपुर रेल खंड का दोहरीकरण कराया जाए।

9. जरवल रोड से बहराइच तक प्रस्तावित नई रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य पूरा कराया जाए ।

10. बलरामपुर से उतरौला होते हुए फैजाबाद तक की रेल लाइन का सर्वेक्षण कराया जाए ।

11. बरहज बाजार से दोहरीबाट होते हुए फैजाबाद तक की रेल लाइन का सर्वेक्षण कार्य 2006- 07 में पूरा हो गया जिस पर 782 करोड़ का खर्च है । इसका निर्माण शीघ्र प्रारंभ कराया जाए।

12. पूर्वोत्तर रेलवे के अति महत्वपूर्ण स्टेशन गोंडा जंक्शन को आदर्श स्टेशन बनाया जाए ।

इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ । *

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): माननीय सभापति जी मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं समय सीमा को देखते हुए केवल अपने क्षेत्र की समस्याओं तक ही अपने को सीमित रखूंगा। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत मेरठ एक प्राचीन, बड़ा और महत्वपूर्ण शहर है। अगर हम महाभारतकाल के परिप्रेक्ष्य में देखें तो अभी हम इंद्रप्रस्थ में बैठे हुए हैं और मेरठ में हस्तिनापुर आता है। सन् 1857 में देश के प्रथम स्वतंत्रता संग्राम के आंदोलन का सफर भी मेरठ से ही प्रारम्भ हुआ था। मेरठ पश्चिमी उत्तर प्रदेश का एक प्रकार से व्यापारिक और केन्द्रीय महानगर भी है। परंतु उसकी उपेक्षा इस दृष्टि से खास तौर से हुई है कि उसके इतिहास के कारण से उसे विश्व स्तर का स्टेशन बनाने में अगले एक-दो बजट तक इंतजार करना पड़ेगा, तो चलेगा। लेकिन मैं रेल मंत्री जी निवेदन करना चाहता हूं कि मेरठ स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने के लिए वह अपने इसी रेल बजट में प्रावधान करें।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की प्लानिंग रिपोर्ट 2006-2007 में दिल्ली से मेरठ तक रेपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम होने की बात कही गई है, लेकिन इस प्रकार की कोई स्थिति अभी तक निर्माण नहीं हई है। आज भी दिल्ली से मेरठ तक जाने में ढाई घंटे लग जाते हैं। जब तक

दिल्ली-मेरठ रेल लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण नहीं होता, मैं समझता हूं तब तक इस प्रकार का कोई रेपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम सफल नहीं हो सकता। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र की संकल्पना भी यही थी कि दिल्ली के भार को कम करने के लिए दिल्ली के आसपास के क्षेत्रों को उससे जोड़ा जाए। उस दृष्टि से मेरठ और हापुड़ इन दोनों क्षेत्रों में रेल लाइन का दोहरीकरण और विद्युतीकरण करना आवश्यक है। आज भी मेरठ से दिल्ली के लिए सवेरे केवल दो रेलगाड़ियां चलती हैं जबकि इस रूट पर जाने-आने वालों की संख्या बहुत अधिक है। मैं मानता हूं कि इनकी संख्या और बढ़ाई जाए। इसी तरह से हापुड़ से भी कोई शटल सेवा नहीं चलती है, जो वहां के यात्रियों को दिल्ली तक ला सके। मेरा यह भी मानना है कि विद्युतीकरण के पश्चात् खासतौर से मेट्रो की जो परियोजना है, उसे हापुड़ और मेरठ तक ले जाना चाहिए।

मेरठ से लखनऊ के बीच केवल एक ट्रेन नौचंदी एक्सप्रेस चलती है। लेकिन यह ट्रेन एक तरफ सहारनपुर और दूसरी तरफ इलाहाबाद तक जाती है। सहारनपुर से लखनऊ के लिए अनेक रेलगाड़ियां हैं। मेरठ से इलाहाबाद के लिए भी एक और सीधी ट्रेन है। मेरा अपने क्षेत्र की जनता की तरफ से यह प्रस्ताव है कि नौचंदी एक्सप्रेस को केवल मेरठ से लखनऊ तक ही सीमित किया जाए, ताकि समय से उसका परिचालन हो सके। जाड़ों में अनेक बार इसे रद्द करना पड़ता है, तथा विलम्ब से चलने की घोषणा करने के बाद यात्रियों को काफी असुविधा का सामना करना पड़ता है।

मान्यवर, मेरा एक और निवेदन है। सवेरे के समय मेरठ से लखनऊ के लिए कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं है। मेरा प्रस्ताव है कि मेरठ से हापुड़, मुरादाबाद होते हुए एक शताब्दी / जनशताब्दी ट्रेन चलाई जाए, जो सवेरे छः बजे के करीब मेरठ से चले और अपरान्ह तीन-चार बजे लखनऊ से लौटे तो इससे यात्रियों को काफी सुविधा होगी।

मेरठ, हापुड़ के बीच में खरखोदा एक छोटा सा कस्बा है, लेकिन यह बहुत महत्वपूर्ण कस्बा है। यहां से नौचंदी और संगम एक्सप्रेस ट्रेन पकड़ने के लिए बहुत असुविधा का सामना लोगों को करना पड़ता है। मेरा निवेदन है कि खरखोदा में नौचंदी और संगम एक्सप्रेस ट्रेंस का ठहराव किया जाए। चौधरी चरण सिंह विश्वविद्यालय के अंदर एक रेल आरक्षण केन्द्र की सुविधा उपलब्ध कराई जानी चाहिए, जिससे छात्रों को भी सुविधा होगी और मेरठ के अन्य लोगों को भी सुविधा होगी। तत्काल ने बहुत कष्ट दिया है, तत्काल के विषय पर जरूर ममता जी सोचे, यह ठीक है कि उन्होंने सोचा भी है, लेकिन मेरी इन समस्याओं को वह तत्काल पूरा करने का कष्ट करें। इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

मैं अपना बाकी भाषण ले कर देता हूं।

ओरेलवे बजट पर हो रही बहस में भाग लेने का अवसर देने के लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री महोदया को अपने संसदीय क्षेत्र के संबंध में निम्नलिखित निवेदन करना चाहता हूँ -

- मेरठ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अंतर्गत सबसे बड़ा, सर्वाधिक प्राचीन एवं महाभारतकालीन ऐतिहासिक नगर है । 1857 का प्रथम स्वतंत्रता संग्राम भी मेरठ की भूमि से ही प्रारंभ हुआ था । मेरा निवेदन है कि मेरठ के महत्व को ध्यान में रखते हुए मेरठ सिटी रेलवे स्टेशन को **<u>आदर्श स्टेशन</u>** बनाया जाना चाहिए ।

- राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र प्लानिंग रिपोर्ट 2006-07 में दिल्ली से मेरठ तक रेपिड रेल ट्रांजिट सिस्टम होने की बात कही गई है, परन्तु आज भी नई दिल्ली से मेरठ तक जाने में लगभग

.... This part of the Speech was laid on the Table.

ढाई घंटा लगता है । यात्रा की इस अवधि को घटाने के लिए इस रेल मार्ग का दोहरीकरण व विद्युतीकरण किया जाना आवश्यक है । इस कार्य को शीघ्र पूर्ण किया जाए ।

- वर्तमान में मेरठ से पुरानी दिल्ली व नई दिल्ली के लिए केवल एक-एक शटल ट्रेन है । दैनिक यात्रियों की निरंतर बढ़ती संख्या के कारण एक-एक शटल ट्रेन का और चलाया जाना आवश्यक है ।

- गाजियाबाद से मुरादाबाद का दोहरीकरण कार्य चल रहा है । इसे शीघ्र पूरा किया जाए तथा इस रेल मार्ग को विद्युतीकरण भी प्राथमिकता के आधार पर किया जाना चाहिए ।

- मेरठ तथा हापुड़ राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र (एन.सी.आर.) का अंग है । एन.सी.आर. के निर्माण का उद्देश्य दिल्ली पर बढ़ते जनसंख्या के दबाव को कम करना था । उसके लिए दिल्ली के बुनियादी ढाँचे का एन.सी.आर. में विस्तार किया जाना आवश्यक है । अतः मेरा आग्रह है कि मेट्रो रेल परियोजना को दिल्ली से मेरठ तथा दिल्ली से हापुड़ तक ले जाना चाहिए ।

- मेरठ को उत्तर में जम्मू तवी तक तथा पूर्व में कानपुर इत्यादि तक जोड़ने के लिए मेरठ से सहारनपुर (टपरी जं.) तथा मेरठ से खुर्जा जं. तक का दोहरीकरण व विद्युतीकरण अत्यंत आवश्यक है । इस क्षेत्र के विकास के लिए इन कार्यों को शीघ्र कराया जाना चाहिए ।

- नौचंदी एक्सप्रेस को केवल मेरठ से लखनऊ तक चलाया जाए । वर्तमान में यह ट्रेन सहारनपुर से इलाहाबाद तक चलती है, जिस कारण यह प्रायः विलंब से चलती है । सहारनपुर से लखनऊ के लिए अनेक ट्रेन हैं, लखनऊ से इलाहाबाद के लिए अनेक ट्रेन हैं तथा मेरठ से इलाहाबाद के लिए भी संगम एक्सप्रेस के नाम से अलग ट्रेन है । अतः नौचंदी एक्सप्रेस को मेरठ से लखनऊ के मध्य ही चलाना उचित है ।

- मेरठ से लखनऊ जाने के लिए वर्तमान में नौचंदी एक्सप्रेस एकमात्र ट्रेन है । मेरा निवेदन है कि मेरठ से लखनऊ के लिए वाया हापुड़-मुरादाबाद एक शताब्दी/जनशताब्दी ट्रेन चलायी जाए जो मेरठ से लगभग 06ः00 बजे चले तथा लखनऊ से लगभग 15ः00 बजे चले ।

- मेरठ एवं हापुड़ के मध्य खरखौदा एक महत्वपूर्ण कस्बा है । यहाँ के यात्रियों को मेरठ से नौचंदी एक्सप्रेस एवं संगम एक्सप्रेस पकड़ने में बहुत कठिनाई होती है । अतः उक्त ट्रेनों का ठहराव खरखौदा में भी किया जाना चाहिए ।

- मेरठ सिटी स्टेशन पर महिलाओं एवं विकलांगों के लिए एक विशेष आरक्षण खिड़की की व्यवस्था होनी चाहिए ।

- चौधरी चरण सिंह विश्वविद्यालय परिसर में एक आरक्षण काउंटर प्रारंभ किया जाए ताकि छात्रों एवं मेरठ दक्षिण के नागरिकों को सुविधा हो सके ।

मेरठ से अमृतसर के लिए वर्तमान में प्रातःकाल कोई ट्रेन नहीं है । इस रूट पर प्रातःकाल एक अतिरिक्त ट्रेन का चलायी जाना अत्यंत आवश्यक है । *

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, it is 6 o'clock now. There is a proposal from the Business Advisory Committee to extend the time of the House up to 9 o'clock to accommodate more Members. If the House agrees we can extend the time of the House up to 9 o'clcok. I would request all the hon. Members to be brief and express your views in only three-four minutes and lay rest of the speeches on the Table. That can be recorded.

SEVERAL HON. MEMBERS: Agreed.

18.00 hrs.

SHRI MADHU GOUD YASKHI (NIZAMABAD): Thank you, Mr. Chairman, Sir. While joining my distinguished speakers before me from the Treasury Benches supporting the Railway Budget for 2009-10, I congratulate the Railway Minister, hon. Mamata *ji* for presenting the Railway Budget with a human face.

UPA for the past five years and now has created history in the Railways. There is turnaround in the Railways under the able leadership and guidance of our hon. UPA Chairperson, Sonia Gandhi *ji*, and under the guidance of the hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singh *ji*. The earlier Railway Minister and now the new Railway Minister has taken up trastic steps to improve the overall facilities in the Railways and particularly providing facilities to women, children and youth also.

18.01 hrs (Shri P.C. Chacko *in the Chair*)

I would like to bring to the notice of the Railway Minister a couple of things. I travelled quite a bit. My request to the hon. Railway Miniser is that since Railways are making good profit and have enough funds, they should provide air-condition facility in the unreserved compartments also. If you look at it in terms of revenue, a substantial amount of revenue is generated by even the unreserved compartments. A number of passengers travel by those compartments. It is inhuman to sit in those unreserved compartments in extreme weather conditions. So I would request the hon. Minister that they should at least in the new coaches which they are planning, the unreserved compartments should be air-conditioned.

I would also like to say that handloom and khadi should be utilised more in the Railways − all the bed sheets etc. which are supplied to the Railways − so that the weaving community is benefited.

Though I support the Railway Budget, yet it is astonishing to see that the State of Andhra Pradesh has not been adequately considered. I would like to bring to the notice of the hon. Minister the letter written by my hon. Chief Minister addressing the Railway Minister. I am addressing this letter with great anguish for the continued injustice done by the Ministry of Railways to the State of Andhra Pradesh in the field of Railway infrastructure. I have addressed several letters to you, your predecessor Shri Lalu Prasad *ji* on Railway infrastructure requirements of Andhra Pradesh. The Members of Parliament of Andhra Pradesh also have met him several times. I would further like to bring to the notice of the Railway Minister that though the State of Andhra Pradesh had generously offered for cost sharing of projects and extending adequate help for execution of very important and essential projects, yet such projects were not sanctioned. I hope that the hon. Railway Minister will take it into consideration seriously and see that the request of Andhra Pradesh is met. As you are aware, we have 34 Members representing Andhra Pradesh; it is difficult for us to function and face our people back home.

Sir, I would like to bring another request which we have made to the hon. Minister. Not only me but also two of my colleagues from Karimnagar and Peddapally have requested. There is a railway line which was started in 1992, namely Peddapally-Karimnagar-Nizamabad. It is completed up to Jagityal. Jagityal to Nizamabad line has to be completed. So far, about 90 kilometres have been

completed. In the past 10 years, Rs. 180 crore have been generated by this route. Nowadays the Railways are looking for profitable routes. Even if you look at that, this route is generating enough income. The Telengana Region which I represent is very backward region. Now we talk about the Naxal-affected regions. ...(*Interruptions*) There is a new line in which Borad Gauge conversion done....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Kindly conclude.

SHRI MADHU GOUD YASKHI : Sir, I am just concluding in one minute.

This has to be completed. We have requested for Rs. 50 crore; only Rs. 10 crore have been given. One more thing is there. In Bodan, in my constitutency, the Railway Station has to be shifted. The Raiways asked me to deposit money which I did from the MPLADS. In spite of that, that has not been taken up. There is a railway overbridge in a village called Dichpally. That has to be taken up.[RP63]

Over two and a half lakh people who are from Nizamabad and Karimnagar districts are living in Mumbai. They belong to weavers' community and poorer sections. There is enough demand for that additional train. Nearly ten buses are plying daily between Nizamabad and Mumbai. But there is only one train no. 7057/7058 - Devagiri Express - running from Chatrapathi Shivaji Terminus, Mumbai to Secunderabad *via* Nizamabad.

I would request the hon. Railway Minister to start a new train from Nizamabad to Mumbai. Tavopan Express 7617/7618 which runs between Chatrapathi Shivaji Terminus and Nanded should be extenxded up to Nizamabad only. Ajanta Express 7063 which runs between Secunderabad and Manmad should be extended from Manmad to Chatrapathi Shivaji Terminus. New railway track between Jagtiyal and Nizamabad should be laid expeditiously and a new train starting from Chatrapathi Shivaji Terminus to Karimnagar *via* Nizamabad should be introduced.

***श्री मुरारी लाल सिंह (सरगुजा):** सर्व प्रथम मैं रेल मंत्री जी को मेरे संसदीय क्षेत्र सरगुजा छत्तीसगढ़ में नई रेल गाड़ी के रूप में अंबिकापुर से जबलपुर प्रारंभ करने पर धन्यवाद देता हू । किन्तु इस गाड़ी को सप्ताह में तीन बार के स्थान पर प्रति दिन होना चाहिए । किंतु रेल बजट में छत्तीसगढ़ की एक बार फिर उपेक्षा की गई है । सर्वाधिक राजस्व प्रदान करने वाले विलासपुर जोन को विश्वस्तरीय स्टेशन में नहीं रखा गया है ।

मेरा संसदीय क्षेत्र आदिवासी बहुल क्षेत्र है तथा सरगुजा जिला छत्तीसगढ़ का वृहद जिला है, यहां रेल सुविधाओं का नितान्त अभाव है । यहां नई रेल लाइन के निर्माण की आवश्यकता है । आजादी के बाद से अब तक केवल 19 कि.मी. रेल पथ से जोड़ा गया है । माननीय रेल मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ कि अंबिकापुर से बरबाड़ी रेल पथ ब्रिटिश शासनकाल 1936 से प्रारंभ हो गया था परंतु 1946 में ब्रिटिश शासन को भारत छोड़ना पड़ा एवं रेल लाइन का काम बंद करना पड़ा । माननीय रेल मंत्री जी मांग करते हैं कि उक्त बरबड़ी से अंबिकापुर रेल लाइन का सर्वे करा कर नई रेल लाइन जोड़ने की कृपा करे । नई रेल लाइन हेतु रेल बजट में विशेष प्रावधान होना चाहिए । सरगुजा जिला 18 हजार वर्ग कि.मी. में फैला है, तथा पूर्णरूपेण आदिवासी जिला है तथ इसकी आबादी 20 लाख है । यहां खनिज संपदा की भरमार है। यहां एस.ईसी.एल. की अनेक परियोजनाएं संचालित है तथा इस क्षेत्र में कोयला बाक्साईड की खदाने प्रारंभ हो रही है । आवागमन एवं परिवहन सुविधा नही होने के कारण खनिज संपदा का पूर्णरूपेण दोहन नहीं हो पा रहा है । माननीय अध्यक्ष महोदय माननीय रेल मंत्री जी से निम्न मांग करता हूँ कि नई रेल लाइन के सर्वे का प्रस्ताव किया जाए ।

1. अंबिकापुर से बरबाड़ी मार्ग (छत्तीसगढ़ को झारखंड से जोड़ने वाला)

2. भटगांवा से प्रतापपर वाडपनगर. होते हए रेनकोट उत्तर प्रदेश इन दोनों के जड जाने से झारखंड. बिहार. उत्तर

पदेश, पश्चिम बंगाल, उड़ीसा रेल मार्ग से जुड़

जाएगा ।

3. उचडीह से सूरजपुर, श्रीनगर, प्रेंमनगर होते हुए तारा से कोरबा तक नई रेल लाइन का निर्माण किया जावे ।

4. कोरबा पेन्डारा वाया कटगोरा मार्ग को जाड़ा जावे ।

---

* Speech was laid on the Table.

यात्री ट्रेनों के फेरों की संख्या भी बढ़नी चाहिए । दुर्ग निजामुद्दीन-छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति (2823/2824) को सप्ताह में दो दिन के स्थान पर प्रतिदिन किया जावे । इससे देश की राजधानी आने वालों को सुविधा होगी । महोदय अंबिकापुर से विलासपुर इन्टरसिटि एक्सप्रैस का परिचालन होना चाहिए । अध्यक्ष महोदय अंबिकापुर से दुर्ग एक्सप्रैस सरगुजा वासियों के लिए एक मात्र ट्रेन है जो राजधानी रायपुर-दुर्ग, भिलाई जाने वाले यात्रियों के लिए है । उक्त् ट्रेन में एक मात्र वाताकुलित थ्री टायर कोच है । यात्रियों की सुविधा के लिए इसमें टू टायर का एक कोच लगाना आवश्यक है । उक्त मांगों पर माननीय मंत्री जी विशेष ध्यान देगीं ।

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, only 170 minutes are left now, and there are 70 more Members who would like to speak. I request the Members to speak only for three minutes.

Shri Badruddin Ajmal.

SHRI BADRUDDIN AJMAL (DHUBRI): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for providing me the opportunity to speak in this August House. This is my first participation in the debate. I am excited to say a lot but due to time constraint, I assure you that I shall be focused and to the point.

I congratulate the hon. Railway Minister, Mamata ji for presenting before the nation an inclusive Budget with lots of innovations. I would like to tell Mamata ji हमारी दाएं तरफ बैठने वाले भाई-बहनों से मैं कहना चाहता हूं कि वे अच्छी-अच्छी चीजों को भी सोचा करें और ममता जी से कहूंगा कि कुछ तो लोग कहेंगे, लोगों का काम है कहना, ममता जी आगे बढ़ते रहना, ममता जी आगे बढ़ते रहना।

Mr. Chairman, Sir, there are many appreciable points in this Budget. I wish to mention here a few of them.

विशेषकर माइनोरिटीज़ रिक्रूटमेंट के लिए ममता जी ने जो स्कीम रखी, मैं उसे एप्रिशिएट करता हूं, लेकिन मेरा एक सुझाव है कि माइनोरिटीज़ रिक्रूटमेंट बोर्ड्स के अंदर अगर आप माइनर कम्यूनिटी के लोगों को सदस्य नहीं रखेंगी, तब तक माइनोरिटीज़ के लिए आपकी जो स्कीम है, वह कामयाब नहीं होगी। I appreciate that for the first time, Madam has included *madarasa* students also. That means, she is very much worried about the minority sections.

Due to constraint of time, I shall be very brief. I would request the Railway Minister to include Guwahati station also under *Duronto* train services.

Now, I come to my suggestions. They are: Re-opening of rail connection between Fakiragram and Dhubri; construction of rail-cum-road bridge (Fulbari-Golokganj) over the river Gangadhar; introduction of new train from Jogighopa to Mahendraganj *via* Mancachar; conversion of metre-gauge to broad-gauge track starting from Bongaigaon to rest of Assam; and extension of Amarnath-Guwahati Express up to Dibrugarh. Halt of all trains at Gopalpara. Halt of Rajdhani Express at Hojai and development of Hojai as model station.

Mr. Chairman, Sir, I would like to mention that there are two national projects in Assam which are languishing for years for completion. These are Bogibeel rail-cum-road bridge and Lumding-Silchar broad-gauge coversion. Despite the declaration of these as national projects, the fund provided against the requirement of fund is only seven per cent for Bogibeel and 13 per cent for Lumding-Silchar broad-gauge conversion. I strongly demand the review of the allocation for these projects. At the present rate of allocation, it will take another decade for completion of these projects. I also strongly demand a strict time-frame for completion of these projects.

Mr. Chairman, Sir, with these words, I would like to thank you for giving me this opportunity to take part in this discussion, and with your permission I will also lay my rest of the speech.

*Immediately on the day of the presentation of railway budget, I have sent my written letter of appreciation with some requests for inclusion in the budget. I hope Madam has received the same and giving a sympathetic look.

Proposal to develop a scheme to give better representation to minorities, women and economic backward classes of the society in railway recruitments is highly appreciated. This is perhaps for the first time a railway budget has mentioned special scheme for recruitment of minorities in railway. But Madam, I strongly believe that the scheme can be properly implemented if some of the members of the recruitment boards are selected from the minority community. In fact the Guwahati recruitment Board

.... This part of the Speech was laid on the Table.

should have a minority Chairman. At present, the representation of the minority communities in the recruitment boards is almost non-existent.

This is my humble suggestion. This will be strong affirmative action for the minority. I hope you will take this suggestion in its true spirit. I wish the scheme will be developed and implemented without any bureaucratic hurdles and so called political cynicism of appeasement.

Extension of student's concessions to the Madrasa students proves commitment for equity.

The new scheme 'Izzat' will definitely bring smiles to the millions of people in the unrecognized sector.

Besides the normal proposals, it is noted with gratitude following major important proposals for Assam:

1. Inclusion of Guwahati as one of the 50 Railway stations proposed to be developed as world class

stations with international facilities.

2. New introductions of Guwahati- New Coach Bihar Express Intercity (Daily)]

On the day of budget, I had demanded in the House and also had sent written communication to the Railway Minister for inclusion of Guwahati for following new projects announced in the railway budget 2009-10:

1. Yuva Trains
2. Ladies Special
3. Duronto Trains services.

I do hereby repeat my demand

It is also requested to consider following small projects for Assam. These are people driven and very small in nature. These will have very little impact in the overall budget.

1. Re-opening of Rail connection between Fakiragram and Dhubri.
2. Construction of rail-cum-road bridge (FULBARI-GOLOKGANJ) over river Gangadhar instead of only rail bridge as approved.
3. Introduction of new train from Jogighopa Mahendraganj via Mancachar.
4. Conversion of M.G. to B.G. track starting from Bongaigaon to rest of Assam and Rangia to North Lakhimpur
5. Extension of Amarnath- Guwahati Express upto Dibrugarh.
6. Halt of all stations at Goalpara for 2 minutes.
7. Halt of Rajdhani Express at Hajai
8. Development of Hajai station as model station.

I wish to further elaborate the painful trends of allocation of some of the projects in Assam.

\

Name of projects	Trends of allocation
Lumding-Silchar BG line	46% cost increase, only 13% of the required fund provided in 2009-10 and 34% balance fund not provided.
Bogibeel rail-cum-road bridge	75% cost increase, only 7% of the required fund provided in 2009-10 and 51% balance fund not

	provided.
Rangiya-Mukongselem BG Line	70% cost increase, only 4 % of the required fund provided in 2009-10 a n d 92% balance fund not provided
Dudnoi-Mendnipather new line	286% cost increase, only 6% of the required fund provided in 2009-10 and 89% balance fund not provided

It is expected that Hon'ble Railway Minister and Prime Minister who represents my state will have a sympathetic look into these genuine demands of Assam to make this budget an example of inclusive and innovative budget.

I thank you once again and all the members for a patient hearing. *

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Mr. Chairman, Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to take part in the discussion on the Railway Budget.

At the outset, I would like to welcome some of the measures which have been announced in this Railway Budget but at the same time I am sorry to say that this Budget presents a grim and bleak picture of performance of the Indian Railways. Our operating costs are rising, and our cash surpluses are drastically depleting. I do not want to go into the details of the statistics and data which have been given in this Budget. The Government should come up with a satisfactory explanation as to why this deterioration has taken place and also as to why the cash surplus of the Railways depleted so rapidly.[H64]

While coming to Kerala, I must say that this Budget is a big disappointment for us. I do acknowledge that some new trains have been announced and I welcome that. But at the same time, let me state that many of the trains were already announced in the last Budget. The fact is that there is nothing in this Railway Budget for the long time development of railways in Kerala.

What about the coach factory in Palakkad? I come from the Palakkad Constituency, which is the proposed site for the new coach factory, which was allotted to us by hon. Lalu Prasadji. I am thankful to him for giving us that coach factory. But where is the money in this Budget for the coach factory? Nothing has been provided for in this Budget for the coach factory.

Mamataji has also ignored our long pending demand for a separate railway zone. Likewise, what is the allotment for the wagon factory in Cherthala? A paltry sum of Rs. 1 lakh has been allotted for the wagon factory. Similarly, nothing is there in the Budget for the electrification and doubling works of the railways in Kerala.

Sir, Mamataji has time and again talked about inclusive development, and at the same time she has presented an exclusive Budget. She has excluded and discriminated against the States like Kerala and many other States. As I said earlier, I come from Palakkad. The coach factory was offered to us in 1980. And, without any reason that was denied to us earlier. Again, Laluji gave us that coach factory last time. But I am afraid that our hon. Minister, Ms. Mamata Banerjee is going to refuse the coach factory this time again. I would like to say that if the Government is going to betray us, the people of Kerala will not forgive them. We would fight tooth and nail to protect the coach factory in Palakkad.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI K.H. MUNIAPPA): Sir, there is no question of any withdrawal. What the Government had announced earlier would be taken up. The work is going to continue.

MR. CHAIRMAN : He says that the earlier projects will not be withdrawn. They will continue.

Now, you continue your speech.

SHRI M.B. RAJESH: I welcome that. But at the same time, there is no allocation. I was drawing the attention of this House to that particular aspect that there is no allocation for that coach factory.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI E. AHAMED): With your permission, Sir, let me state that if the

Government of Kerala makes the land available as early as possible, the Government of India would take further steps. Now, the matter is also in the Planning Commission. After the appraisal of the Planning Commission, if the land would also be available, it would be very easy for us to do it.

MR. CHAIRMAN: Okay. The time at our disposal is very short. So, let there be no intervention.

SHRI M.B. RAJESH : Anyway, I am strongly demanding that the allocation should be made for the coach factory at Palakkad.

Sir, our one of the most important demands was that two daily train services should be introduced to Bangalore city. Bangalore is a city where lakhs of Keralites are living and working. They are having acute traveling problem. Therefore, we are demanding that at least two trains should be introduced. One train Kocuveli − Bangalore was already announced. I demand that the weekly train should be made as daily train. Similarly, at the same time, Kannur − Yashwanthpur Express should be extended to Bangalore city and made as daily train.

Then, for electrification of Shoranur − Mangalore line, which is a very important line, nothing has been announced. I would request that for the purpose of electrification of Shoranur − Mangalore line, proper allocation should be made. As Shoranur is an important railway junction in Kerala, I would request the hon. Railway Minister that Shoranur railway station should be included in the list of Model Stations, like other stations to be constructed as proposed in the Budget.

Then, having a triangular railway station is a long pending demand for the people of Palakkad. Therefore, I would demand that a triangular railway station should be considered by the hon. Minister.

Now, I would say about the intra-city express.

MR. CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI M.B. RAJESH: Sir, this is my maiden speech. Please give me about two more minutes.

An intra-city express train between Palakkad and Calicut should be introduced utilizing the rakes of Amarda Express.

These are some of our demands, which we would like to be fulfilled.

Now, I would like to deal with an issue regarding filling up of vacancies in the Railways. There are about two lakh posts lying vacant in the Railways. Railways is the biggest employer in our country. But nothing has been said about the recruitment policy in her Budget speech. Of course, she has said that some recruitment drive would be there but I demand that the Railways should generate more employment by creating more posts.

Similarly, no welfare measures have been said in the Budget about the lakhs of contract workers engaged in the railway works. The hon. Railway Minister has chosen to take recourse to the short route of privatization through PPP projects.

Some cosmetic announcements, some announcements and some welcome measures are there in the Budget. I do welcome these positive measures, which have been included in the Budget. But at the same time, I must say that the Budget has ignored the imperatives of the railway development. It is aggressively pursuing the policy of privatization. This policy of privatization is not in the interest of the country nor in the interest of the people.

With your permission, Sir, may I lay the remaining part of my speech?

MR. CHAIRMAN: Yes, you can.

* SHRI M. B. SURESH : With your permission may I take the liberty to draw the attention of this august House to the sad memory of Perumon Train tragedy which happened exactly on this day in 1988. Let me begin with paying homage to more than hundred people who lost their lives in the Perumon Rail tragedy in Kerala.

At the outset I am extremely sorry to say that this budget presents a grim and bleak picture of performance of Indian Railways. It seems that Indian Railway is heading towards a serious crisis. The figures given in the budget documents justify my apprehensions that Railway is facing a grave situation, operating costs are rising and cash surpluses have depleted alarmingly. If we look at the operating ration it was 76.3 in 2007-08 and it

increased to 81.4 in 2008-09. In the Interim Budget it has risen to 89.9 and in this present budget it is 92.5. Higher Operating ratio means lower profitability so this means that all fall claims made during the term of first UPA Government were not true.

If we look at the figures of cash surpluses, it was 20,049 crore in

* ...* This part of the Speech was laid on the Table.

2007-08. In the Interim Budget it came down to 13,532 crores and in 2009-10 it has drastically declined to a mere Rs. 8631 crore. Mamataji may wash her hands by saying that she was not the Minister in the last five years. But the UPA Government is continuing and the Hon'ble Prime Minister is also continuing. So I think that the Government should come up with a satisfactory explanation to why this deterioration took place. Why has the cash surpluses of railways depleted so rapidly in such a short span of time?

Due to lack of time I am straight away come to Kerala. Madam, as far as Kerala is concerned I must say that this budget is a big disappointment. I do acknowledge that there are some new trains announced in this budget. But at the same time some of the new trains were already announced in the last budget. The fact is that except some train there is nothing in the budget for the long term railway development of Kerala. What about Palakkad Coach Factory? Where is the money? Mamataji you have completely ignored our long pending demand for a peninsular zone. What is the allotment for Wagon factory in Cherthala? Only a meager amount of Rs. 1 lakh . You have not made any allocation for electrification and doubling of lines. So Mamataji, you are talking about inclusive development time and again and has presented an exclusive budget. You have excluded and ignored states like Kerala. I represent Palakkad Constituency where the site for the proposed Coach factory is identified. I am thankful to Laluji for giving us the Coach factory. It was offered to us way back in 1980. Then it was denied without any reason. Again Laluji gave us the Coach Factory and now Mamataji is going to refuse this one too. If the Railway Minister and the Central Government is trying to betray the people of Kerala I would like to say that people will not forgive you. We will fight tooth and nail to protect this Coach factory.

I strongly demand that adequate allocation should be made for Palakkad Coach Factory to make it a reality as soon as possible. Likewise I demand the setting up of a Peninsular Zone with Kerala as its headquarters and sufficient allocation for Cherthala Wagon factory.

Our most important demand for two more daily train services to Bangalore also does not find a place in this budget. Bangalore is a city where lakhs of Keralites are working and they are facing acute travel problems due to lack of adequate number of trains. It is alleged that the private bus lobby is playing to prevent more trains being operated between Kerala and Bangalore. I hope that this bus lobby will not influence Mamataji and she will announce more services to Bangalore.

I demand that the Kocuveli-Bangalore express should be made daily service.

The Kannur-Yashwanthpur Express also should be made daily and extended to Bangalore city. An intercity express should be introduced between Palakkad and Calicut utilizing the racks of Amritha Express.

I strongly demand that allocation should be made for the electrification of Shoranur-Mangalore line. For completing doubling work in this line sufficient amount should be allocated.

While the budget speaks loudly about world class stations the reality is that many stations in our State does not have even minimum facilities. So please ensure minimum basic facilities in railway stations. I also demand that Shoranur which is an important Railway junction in Kerala should be included in the list of Model stations. I also demand that allocation should be made for construction of triangular railway station at Shoranur.

Now I would like to deal with filling up of existing vacancies in the railway. No mention is made about filling up of 2 lakhs posts lying vacant for years. Nothing is said about creation of additional posts. More posts should be created and Railway should generate more employment to reduce the impact of job losses due to recession. Reduction of working hours from 12 to 8 hours also does not find a place in the budget. It is a big disappointment that no welfare measures are taken for lakhs of contract workers engaged in the railway works.

It should be also said that the present budget failed to come up with any fresh idea to tackle situation arising out of recession. Mamataji has chosen to take recourse to the same flawed route to privatization through PPP projects in a host of areas. And what has been the experience of PPP Models? Even Coach Factories offered as joint ventures had to convert into railways own projects with no takers for Joint Ventures. In this recession time whether the private investment will come in the sphere of infrastructure where profits will come only over a long period?

I have with me a lot of reports of failures of PPP Model. Due to the lack of time I don't want to go into details.

There are some cosmetic announcements and concessions in this budget. Of course, some welcome steps are also there. But the point is that the budget has ignored the imperatives of railway development and aggressively pursuing the policy of privatization. This is not in the interest of our country and people. *

श्री सुभाष बापूराव वानखेडे (हिंगोली): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट के संबंध में बोलने का अवसर दिया इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। मैं माननीय मंत्री जी का वर्ष 2009-10 रेल बजट के संबंध में कुछ विचारों और बातों की तरफ ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं। नांदेड़ डिवीजन दक्षिण मध्य रेलवे से जुड़ा हुआ है इसलिए महाराष्ट्र सरकार ने वर्ष 2002, 2004, 2005, 2006 और 2007 में विधान सभा में प्रस्ताव पास करके केंद्र से मांग की है कि नांदेड़ डिवीजन को मध्य रेलवे से जोड़ा जाए। वर्ष 1994 में केंद्र सरकार ने कपूर समिति गठित की थी। इस कमीशन ने 1994 में केंद्र सरकार को सिफारिश की कि नांदेड़ मंडल मध्य रेलवे से जुड़ना चाहिए। बिहार में हाजीपुर के लिए भी मांग की गई थी। बिहार की जनता के लोकप्रतिनिधियों ने मांग की थी कि हाजीपुर जोन बनाना चाहिए। लेकिन कपूर कमीशन ने केंद्र सरकार से हाजीपुर को अस्वीकृत करके नांदेड़ की सिफारिश की। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि यहां सिखों के दसवें गुरु, गुरु गोबिंद सिंह जी ने प्राण त्यागे थे, शरीर त्यागा था। भारत के सिखधर्मी नांदेड़ को काशी कहते हैं। सभी राज्यों से सिख धर्म के लोग यहां लोग आते हैं और साथ ही देश के बाहर से भी भक्त दर्शन के लिए आते हैं। देश के प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी को दोबारा प्रधानमंत्री पद मिला है, उनको भी गुरु गोबिंद सिंह जी का आशीर्वाद प्राप्त है। नांदेड़ गुरु गोबिंद सिंह का पवित्र स्थल है, इसलिए यहां इंटरनेशनल स्टेशन बनाना चाहिए। मैं माननीय मंत्री महोदया से मांग करूंगा कि नांदेड़ से पूना एक नई रेलगाड़ी चलाई जाए। नांदेड़-मुंबई और हिंगोली, अकोला, मुंबई तीन नई गाड़ियां चलानी चाहिए, गाड़ियों में बढ़ोत्तरी भी होनी चाहिए। नांदेड़-वर्धा-यवतमाल, नई रेल लाइन है, इसका सर्वे बहुत दिनों से चल रहा है।[r65]

महाराष्ट्र शासन ने उस काम को करने के लिए 50 परसैन्ट शेयर केन्द्र सरकार को समर्पित भी किया है। लेकिन अभी तक नांदेड़-वर्धा-यवतमाल लाइन का काम शुरू नहीं हुआ। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से विनती करता हूं कि नांदेड़-वर्धा-यवतमाल लाइन को जल्दी से जल्दी शुरू किया जाए।

सभापति महोदय, मैं हिंगोली संसदीय निर्वाचन क्षेत्र से आता हूं। मगर हिंगोली स्टेशन न तो इंटरनेशनल और न आदर्श स्टेशन की सूची में आता है। मैं मंत्री से विनती करता हूं कि हिंगोली स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने की सूची में शामिल करने का कष्ट करें और इसे आदर्श स्टेशन का दर्जा दिया जाए।

सभापति महोदय, इसके पहले बिहार से लालू जी रेल मंत्री थे। जब लालू जी रेल मंत्री थे तो बिहार में हाजीपुर को जोन बनाने की मांग थी, लेकिन कमीशन ने उसे अस्वीकृत कर दिया था। लेकिन जब लालू जी रेल मंत्री बने तो इनकी रेलें बिहार तक दौड़ने लगीं, उनकी भी जानकारी होनी चाहिए। लेकिन इसके साथ ही नांदेड़ डिवीजन को मध्य रेलवे से जोड़ने की मैं मांग करता हूं।

आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। I also lay my rest of the speech.

ओवर्ष 2009-2010 के रेल बजट पर मैं अपने कुछ विचारों और कुछ भागों की तरफ मा. मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं ।

मा. मंत्री जी ने 3 जुलाई, 2009 को वर्ष 2009-2010 का रेल बजट इस सदन में प्रस्तुत किया जिसमें अनेक राज्यों के साथ न्याय किया, लेकिन महाराष्ट्र राज्य की अनदेखी की गई है ।

महाराष्ट्र के कुछ जिले जैसे नांदेड़ मण्डल दक्षिण मध्य रेलवे जोन से जुड़ा है ।

महाराष्ट्र राज्य सरकार ने वर्ष 2002, 2004, 2005, 2006, 2007 और 24 मई, 2009 में केन्द्र सरकार से नांदेड़ रेलवे डिवीजन को मध्य रेलवे में शामिल करने हेतु अनेक प्रस्ताव भेजे हैं । अभी तक इस विभाग के अनेक मंत्री बने, लेकिन किसी ने इस प्रस्ताव पर कोई विचार नहीं किया ।

भारत देश में सभी राज्यों का स्वतंत्र जोन है लेकिन महाराष्ट्र के कुछ जिले जैसे कि नांदेड़ मंडल दक्षिण मध्य रेलवे जोन से जुड़ा है ।

वर्ष 1994 में रेलवे पुर्नरचना समिति का गठन कपूर जी के नेतृत्व में किया गया था तथा उन्होंने जो रिपोर्ट केन्द्र सरकार को सौपी थी उसमें भी नांदेड़ मण्डल को मध्य रेलवे से जोड़ने की सिफारिश की थी, लेकिन तत्कालीन सरकार ने इस पर कोई ध्यान नहीं दिया, तथा

बिहार राज्य के हाजीपुर को नया जोन बनाने की मांग को कपूर कमीशन ने अस्वीकार कर दिया था हाल ही में पिछली सरकार में मंत्री लालू जी ने हाजीपुर को नया जोन घोषित कर दिया, जबकि नांदेड़ जोन की अनदेखी की ।

हाल ही में आंध्र प्रदेश सरकार ने विधान सभा में नांदेड़, हुबली मण्डल को दक्षिण मध्य रेलवे से हटाकर मध्य रेलवे में जोड़ने हेतु प्रस्ताव केन्द्र सरकार के पास प्रेषित किया है । मेरा अनुरोध है कि मा. मंत्री जी इस पर विचार करें ।

* ...* This part of the Speech was laid on the Table.

नांदेड़ सिटी में सिंह गुरू गोविन्द सिंह जी ने अपना शरीर त्याग दिया था फिर भी नांदेड़ को इंटरनेशनल स्टेशनों में शामिल नहीं किया गया है । अतः मंत्री जी से अनुरोध है कि नांदेड़ को इंटरनेशनल, स्टेशनों में शामिल किया जाए ।

नांदेड़ से पुणे, नांदेड़-मुम्बई और हंग्गोली-अकोला-मुम्बई नई रेल चलाई जाए ।

नांदेड़ मुम्बई-सिकन्दराबाद के लिए केवल दो रेले प्रतिदिन चलती है इस रूट पर रेलों की संख्या में बढ़ोतरी की जाय ।

मुबई-सिकंदराबाद ट्रेन का डबल लाइन कर विद्युतीकरण किया जाए तथा मुम्बई-नांदेड़ नागपुर जाने वाली नंदीग्राम एक्सप्रेस को किनवटख् बोदड़ी, हिमायत नगर, भोकर स्टेशन पर ठहरने की व्यवस्था की जाय । *

***श्री रघुवीर सिंह मीणा (उदयपुर)** ः आज रेल बजट पर चर्चा हो रही है । मैं भी अपने आपको इसमें सम्मिलित करते हुए कुछ सुझावों एवं मांगों को सदन में रखना चाहता हूं जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र उदयपुर (राज0) तथा राजस्थान की जनता के हित में हैं ।

उदयपुर शहर को झीलों की नगरी के नाम से जानते हैं जिसके आकर्षण की वजह से देश विदेश के पर्यटक भारी मात्रा में उदयपुर आते हैं एवं जाते रहते हैं ऐसी स्थिति में उन्हें यातायात हेतु पर्याप्त साधन उपलब्ध हो इसमें प्रदेश एवं देश के लिए हितकारी हो सकते हैं ।

उदयपुर शहर दुनिया के प्रसिद्ध शहरों की सूची में है यह आपको विदित है । यहां अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा भी है । उदयपुर से अहमदाबाद 168 कि.मी. तक मीटर गेज है एवं उदयपुर से जयपुर, ब्रोडगेज है जिसकी वजह से उदयपुर उत्तरी भारत से जुड़ गया है परन्तु मध्य एवं दक्षिणी भारत से नहीं जुड़ पाया है ।

उदयपुर व अन्य जगहों के अधिकाधिक व्यवसायी मुंबई, चेन्नई, पुणे, आंध्रप्रदेश, महाराष्ट्र के अन्य शहरों तथा कोलकाता सहित दक्षिणी एवं पश्चिमी राज्यों में जा कर व्यापार कर रहे हैं जिन्हें रेलवे की उपयुक्त सुविधा उपलब्ध नहीं है ।

उदयपुर से अहमदाबाद तक ब्रोडगेज हो जाने से यातायात के अतिरिक्त व्यापारिक सुविधाओं में पर्याप्त वृद्धि होगी । हिन्दुस्तान जिंक का प्रोजेक्ट (स्मेलटर) भी वहीं पर है तथा हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी मार्बल मंडी भी वहीं पर स्थित है जिससे व्यापार में उत्साहित वृद्धि होगी । रेल यात्रा के माध्यम से पर्यटकों की वृद्धि भी होगी जिससे स्थानीय लोगों को रोजगार के साथ साथ सरकार की आय में भी वृद्धि होगी ।

सबसे बड़ी महत्वपूर्ण बात सदन के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि पूर्ववर्ती रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव ने अपने 26 फरवरी, 2008 के बजट भाषण में उदयपुर से अहमदाबाद तक आमान परिवर्तन

* Speech was laid on the Table.

की घोषणा भी की थी परन्तु आमान परिवर्तन के स्थान पर त्रुटि पूर्ण नई योजनाओं की सूची में डाल दिया जिस वजह से बजट आवंटन नहीं हो पाया है । साथ ही यह भी शर्त रख दी थी कि 50 प्रतिशत राशि राज्य सरकार द्वारा व्यय की जाए । महोदया, कौन सा ऐसा राज्य होगा जो रेल के लिए बजट प्रावधान रखे यह बात न्यायोचित भी नहीं लगती है ।

तत्कालीन केन्द्रीय रेलवे मंत्री जब उदयपुर में रेलवे संसदीय बोर्ड की मीटिंग में आए तो उन्हें इस योजना की पूरी जानकारी दी गई तो उन्होंने उदयपुर में यह घोषणा की कि उदयपुर-अहमदाबाद आमान परिवर्तन की पूरा खर्चा रेलवे विभाग द्वारा किया जाएगा तथा इस योजना के लिए 1000 करोड़ रुपयों का भी आबंटन किया गया । उसके बाद इस

योजना के लिए इससे संबंधित सारी औपचारिकताओं को भी पूरा किया गया है, इस योजना को दो चरणों में पूरा करने के लिए टेंडर भी आमंत्रित किए गए है, तथा टेंडर भी फाइनल हो चुके हैं परन्तु विभाग द्वारा अभी तक कोई राशि नहीं दी गई है । जिससे आमान परिवर्तन का कार्य प्रारंभ नहीं हो पाया है ।

मैं आपके माध्यम से मा. रेलवे मंत्री महोदया से मांग करना चाहता हूं कि उदयपुर-अहमदाबाद आमान परिवर्तन योजना के लिए वर्ष 2009-2010 में बजट प्रावधान कर राशि आबंटित कराने का श्रम करावें ।

रेलवे मंत्री महोदया द्वारा रतलाम-बांसवाड़ा-डुंगरपुर को रेल से जोड़ने की घोषणा करके जन जाति बाहुल क्षेत्र में आशा की किरण जगायी है अतः वहां रहने वाले संपूर्ण लोगों की तरफ से आभार व्यक्त करते हुए पर्याप्त राशि जारी करने की अपेक्षा करते हैं ।

मैं, आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निम्नलिखित ट्रेनों को उदयपुर से जोड़ने की मांग कर रहा हूं, मुझे आशा है रेल मंत्री जी इस मांग को पूरा करेंगीः-

1. उदयपुर-बांद्रा, सप्ताह में तीन दिन है उसे प्रतिदिन करें ।

2. उदयपुर-अजमेर इंटरसीटि को जयपुर तक बढ़ा दिया जाये ।

3. जम्मूतवी-अजमेर को उदयपुर तक बढ़ा दिया जाये ।

4. चेतक एक्सप्रेस उदयपुर-दिल्ली को हरिद्वार तक बढ़ाया जाये ।

5. उदयपुर-इंदौर एक्सप्रेस को नागपुर तक प्रतिदिन की जाये ।

SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD): Thank you, Sir. I will just raise some important points about my constituency and I will lay on the Table of the House the remaining portion of my speech due to constraint of time.

MR. CHAIRMAN : Yes, you can do so.

SHRI PRALHAD JOSHI : Sir, as usual, Karnataka which is covered by the South Western Railway Zone which is the highest revenue earning Zone in the country, has again been neglected. Some two-three extra trains were announced because of Shri Muniyappaji. I will thank him. Some two-three extra trains have been given comparatively. But, I am very sorry to say that if you take the entire State of Karnataka, whether you take new lines or gauge conversion or doubling or electrification, all put together, is neglected. The South Western Railway Zone needs Rs. 5,362 crore. But it is very unfortunate that, as usual, a small sum of Rs. 531 crore has been allocated for this Zone. Even in the 2008-2009 this Zone was allocated Rs. 700 crore. I feel that Shri Lalu Prasad is better than Mamataji. That is what I am feeling today because he allocated Rs. 700 crore. Even at that time, all the MPs of Karnataka together were fighting against this injustice. But it is so unfortunate now. Shri Lalu Prasad allocated Rs. 700 crore; but Mamataji allocated just Rs. 531 crore. I urge Shri Muniyappaji. You have given two-three extra trains. I am thankful for that. Even for the northern Karnataka you have given something.

MR. CHAIRMAN : You have made that point. You continue. The time is running out.

SHRI PRALHAD JOSHI : I am completing, Sir.

MR. CHAIRMAN : You have effectively made that point. You come to the next point.

SHRI PRALHAD JOSHI : I am requesting him to allocate further funds.

Secondly, the most important project of the northern Karnataka, not only northern Karnataka but for the entire Karnataka, is the Hubli-Ankola line. Whenever I talk about this, either the Railway officials or the hon. Minister of Railways immediately tell that the matter is in the Supreme Court, matter is with the High Powered Committee and the matter rests with the Ministry of Environment and Forests. The Ministry of Environment and Forests is with the Government of India. It is not outside India. The Ministry of Environment and Forests is supposed to file an affidavit before the Supreme Court's High Powered Committee saying the details. The Karnataka Government has already cleared its position that it wants to divert the 700 hectares of the Forests land for this project. Now the Ministry of Environment and Forests of the Government of India have to say that we are ready for this project. But, unfortunate, the Ministry of Environment and Forests, Government of India are not filing the affidavit and the Railway authorities and the Ministry of Railways are not putting proper pressure on the Ministry of Environment and Forests to file an affidavit before the Supreme Court.

I have already urged Shri Muniyappaji to file an affidavit and call a meeting with the Ministry of Environment and Forests and the Ministry of Railways and even call the concerned Member of Parliament so that we can present our view and see that this important project is cleared. The then hon. Prime Minister, late Shri Rajiv Gandhi had also said, when he had visited Karwar to inaugurate the Project Seabird, that it is a very important project to connect the hinterland and the West coast.[k66]

He had also told that it should be completed with the stipulated time, but even Shri Rajiv Gandhi has passed away and it is not given

sanction by the Ministry of Environment and Forests. I hold the entire Government of India responsible and say that they are lagging. All these days, they were telling that Karnataka Government is not clearing the project. Last August, the Karnataka Government has cleared the project. Despite that, it is not happening till now.

Another important demand of Karnataka people is for Gulbarga Division. Shri Kharge is here, who represents that area and has become a Minister in the Central Government. For the last so many years, there is a demand that we should form Gulbarga Division and it should be included in the South-Western Zone. Two years back, the same UPA Government created a new zone in Tamil Nadu, but not in Karnataka. That is why, I urge upon Shri Kharge to look into it and press upon the Central Government and Railway Ministry to create a new Division and add it to the South-Western Railway.

Then, Sampark Kranti is the most important train. While explaining the concept of Sampark Kranti, the former Railway Minister, Shri Lalu Prasad had said that it is basically to connect State Headquarters and the national Capital. But what is happening now? Only for two days, it is passing through Karnataka and for the remaining five days, after starting from Bangalore and running just 50 or 60 kilometres, it passes through Andhra Pradesh and Tamil Nadu, and has no connectivity with Karnataka. I urge upon the Government to run it *via* Hubli, Belgaum and Davanagere all the seven days, which will be useful for the entire Karnataka.

In Karnataka, Hubli has got a 100-year old workshop, which is one of the best workshops in the country. I demand that a wagon manufacturing unit should also be established in Karnataka. Why are such units being established in Raibareli, Madhepura and now in West Bengal? It should be established in Karnataka also, which has been neglected in the last five years. I urge upon Shri Muniappa to look into it.

Lastly, we have been consistently demanding for the last five years to start a Hubli-Mumbai or Hubli-Pune train. Even the Time Table Committee has also recommended it. South-Western Railway Zone's General Manager and all officers have recommended it and sent it to the Railway Ministry. That is also not being considered.

I would draw the attention of the Railway Minister to one more thing. The recruitment of Group D employees was going on and it has been stopped. I urge upon the hon. Minister that recruitment of Group D employees should be re-started immediately. If you conduct the test for recruitment on one day in the entire country, there will not be any problem.

Sir, with these words, I lay the remaining part of my speech.

* I have been always telling in all my speeches on Railway Budgets in the past and I repeat it here again. That Railway is not just a vehicle on the track carrying people and the goods from one place to another place, for us. It is not just a commercial organization providing transportation with a view to earn money for itself and to the nation. But Bharatia Rail is a symbol of national integrity and sense of oneness. If there is one big organization, which since independence has successfully united our people and brought them under one umbrella irrespective of region, religion, language caste, creed etc., it is none other than Indian Railways.

But I am very sorry to say at the very outset that the very process of presenting the Railway Budget has become a political agenda rather than keeping in mind the real National perspective during the last five years i.e., Since Laluji became Railway Minister. From 2004 to 2009, Bharatiya Rail was a Bihar era and from now Mamata ji in her very first Budget has successfully exposed her hidden agenda by converting Indian Railways in to Bengal Railways. As rightly pointed our by Shri, Anant Kumar ji, Indian Railway has all the potentials of becoming East India Company during the

---

... This part of the Speech was laid on the Table.

next five years or till Mamataji continues to be Railway Minister whichever is earlier so to say Madam.

Laluji in the previous U.P.A. Government had been all the five years boosting that he presented all the Railway Budgets without increasing the passenger and freight charges. All his budgets were meant for Aam Adami. OK., it is really good and I am also very happy that poorer and weaker sections of the people were not made liable to feel the brunt of fare charges hike and some sops were given to them. Now, Mamataji has followed the suit again presenting a Budget with neither increasing the passenger fares nor the freight charges.

It is really good "Kivki Ye to badi Baat Nahi Hai." Since the very purpose of Railways is to provide well co-ordinated and economic transport facilities to our traveling public, and all endeavours must be directed towards achieving this goal, and it is achieved I am very happy.

But, the question here is of not increasing or reducing the fares and announcing some popular schemes. The very moot question I would like to ask Hon'ble Railway Minister is, it enough to just announce new trains, some concessions for certain categories of traveling public and call it a budget. This can be done by the railway officers at the low Strata, why the Railway Minister to be there or lengthy process of Budget? In my view a political leadership is always required for a big organization of Bharatiya Rail to show a definite direction and doing balancing act of maintaining the image of the Railway as a "National Symbol" That is why rightly or wrongly Mamataji is made to sit as Rail Minister with this august responsibility.

But, unfortunately she took like her predecessor is making Railways a tool of her political agenda i.e., as is rightly put by Anant Kumar ji, to become Mukyamantri of Bengal.

I must say the budget she has presented lacks vision besides being motivated. She may have done little wrong but little right too. The C.P.M. Leader Mr. Basudev Acharya ji himself remarked on the budget that, the budget of Mamata ji is just like Trinamul Congress Party's Election manifesto for the forth −coming Bengal Assembly elections. If this is the motive of the Railway Minister how can we expect the development of railways in other States like Karnataka, Gujarat, M.P., Maharashtra etc.,

At least I had expected this Rail Minister can be different and would address some of the core issues of Railways, and go beyond politicizing the issues, but disappointed to see her in the same pages of history with her predecessor and not different.

I would like to draw attention of Hon'ble Mamata ji towards two interesting statistics.

Networks of Indian Railways

About 85 percent of the existing railway network was inherited from the British. After Independence, the railway network has expanded at a very slow pace. The total route length has expanded from 53,596 Kms. In 1950-51 to 63,327 Kms., in 2006-07. The rate of increase in the railway network was 0.5 percent per annum in the 1950s and 0.6 percent in the 1960s. Even this rate dropped to 0.2 percent annum in the seventies and eighties. In the second half of the eighties and the first half of the nineties, the annual growth in the railway network was negligible. The total growth between 1985-86 and 1995-96 was 1 percent. The annual average of route Kms., added after 1950 comes to 177 Kms., only.

The Indian Railways is a multigauge system comprising Broad Gauge, meter Gauge and two types of narrow Gauges. Of these, the Broad Gauge is the most prominent, accounting for 78.7 percent of the route length in the country. The Broad Gauge generated 99.7 percent of the freight output and 96.6 percent of the

passenger output during 2006-07. Meter gauge comprises 16.8 percent of the total route.

The above details indicate the British had been able to construct about 54000 Kms., of track Network in a span of 80 years whereas our independent India could construct only about 10000 Kms., length of Rail network in 60 years. This itself reflects the kind of slow infrastructure building process our successive Govt., could achieve during this long 60 years.

Uneven Growth of Rail Network: The statistics relating to Railway Route Length density in the entire country is a meager 19.27 Kms. and more over this average is not informal in most of the States. My own State of Karnataka is having a very low RRLD being only 15.72 Kms, whereas the neighbouring Tamil Nadu State is having 32 Kms., and Punjab being highest 45 Kms. Out of total 175 Talukas of Karnataka State 81 Talukas i.e., accounting about 46% of the area is not having Rail Network. So Committees appointed to recommend measures for removing regional imbalance have time again pressed for covering this 81 Talukas for Rail Network.

But what has happened over the decades? No Rail Minister in the past 60 Years the 54 Yars of which is ruled by Congress and its allies looked to this aspect. In the zeal of always giving populist petty sops, the real structural and architectural touch to Indian Railways sidelined or put to the back burner. Railways being a lone organization is such a hugely populated country and gigantic size of traveling public the profit is certain to accrue whether managed efficiently or not. I would like to ask one simple question to Mamataji, why the process of building the new lines is so slow. During the 10^{th} Plan period (2002-2007) only 920 Kms., length new lines completed against the target of 1320 Kms., which mean annual average was less than 200 Kms.,

Hubli-Ankola New Line Project: The demand for Hubli-Ankola which connects hinterland with Western Coasts is nearly 150 Years old. The survey for 146 Kms., length new Broad Gauge Line has been long completed and Govt., of Karnataka has already agreed to divert 700 hectors of Forest Land. Despite long pressure from people why Govt., is not moving an inch? Only Mamata ji should explain. Yesterday when Anant Kumarji, was addressing, Hon'ble State Minister for Railway Mr. Muniyappa ji, intervening tried to justify the delay shifting the reason on Ministry of Forest & Environment. Muniyappa ji Do you mean to say M.O.F. is not in Govt. of India. If the matter is in the Supreme Court and Central Empowerment Committee. What prevented railway to convince the C.E.C. and Ministry of Forest about the importance of this project and get the clearance. Why people need to fight for this project? It appears the Railway is not basically interested in making this organization infrastructure based. During 2007-08 only 14 Kms. New Line laid most shocking?

Step motherly Treatment to Karnataka: Anant Kumar ji, yesterday highlighted much about how your budget has pampered some of the States at the cost of my State Karnataka.

12 New Non-Stop Trains titled Duronto Train Services are introduced. Not a single train finds its place in the list for the State of Karnataka. For the past 5 years, I have been demanding a direct train from Hubli to Mumbai but even in this budget this demand is not honoured.

Another question I would like to put to Mamataji, instead of opening a nursing college and proposing 1000 M.V. dedicated electric project in Bengal, you could have well thought of introducing more number of trains. Opening Nursing College is not the job of Railways what has railway got to open in unrelated activities?

Would you kindly explain Mamataji, whether you have identified the huge size of the land required for this project in Bengal. If not where from the land is acquired. Would it be all right for your for acquisition of land?

1) New Train to Mumbai or Pune from Hubli as still remained a dream for Hubli.

2) Sampark Kranti now running Via Hubli Twice a Week to run all days in Week via Hubli.

3) Bangalore-Hubli section of the route is full of traffic congestion the reason is from Tumkur to Hubli is still a single line. Bangalore-Tumkur doubling is completed. But in Tumkur-Hubli stretch doubling works to be taken up.

4) Road over bridge (ROB) on Level crossing Gate No. 1, near Hubli, on Hubli-Gadag road i.e. N.H. 63 to be immediately constructed the proposal for which is long pending in Rail Board.

5) There is no mention in the Budget speech regarding expediting of Dharwad-Kittur-Belgaum new line. The survey for this is in progress.

6) The process for recruitment of large number of D Group in S.W.R., is not taken in Hubli. There was a problem with regarding providing major representation to the local people and the process once started was withdrawn. I request the railway Minister for Order for early recruitment process to begin.

7) Wagon Manufacturing Unit at Hubli workshop

8) New Railway Division at Gulbarga to be opened. *

* DR. THOKCHOM MEINYA (INNER MANIPUR): At the very outset, I would like to place on record my heartfelt congratulations to her for this beautiful piece of document in the form of a speech for introducing the Railway Budget, 2009-10. I would say that this is an excellent work.

Coming to the main discussion, I would very respectfully say that this speech is very much inclusive both in content and in quality. In order to improve the overall quality of passenger services, the Railway Minister has called for a perceptible improvement in 1) Passenger Amenities, 2) Cleanliness, 3 (Quality of Railway catering, 4) Safety & Security and 5) Punctuality. This speaks a lot.

Development of 50 World Class Stations, 375 Adarsh Stations, and Multi-functional Complexes at 50 railway stations are some of the maiden ventures of the Ministry. We wish the Ministry and the Hon. Minister, in particular, all the very best. Doctor on train, innovative Ticketing & Reservation system, mobile ticketing vans 'Mushkil Aassan' stand out to take full care of for 'Maa Maati Manush'. Hail Mamataji.

Since time available is very short; I shall now come down directly to region specific. The railway Minister has set the right tone when

she said, ' the North East Region is very sensitive'. The projects in this region are in progress for providing the connectivity to state capitals of Arunachal Pradesh, Nagaland, Manipur and Mizoram. Ten rail projects in the North East region have been declared as national projects.

* Speech was laid on the Table.

Additional Funds to the tune of Rs. 1949 cr have been sought from Ministry of Finance for National Projects of Udhampur-Srinagar-Baramulla. Jiribam-Imphal Road, Dimapur-Kohima, Azra-Byrnihat, Kumarghat-Agartala, Bhairabi-Sairong, Agartala-Sabrum and Sivok-Rangpo new lines, Bogibeel Rail-cum Road Bridge, Lamding-Silchar-Jiribam and Rangia-Murkongselek gauge conversion. We the people in J&K and in the Northeast are really grateful to you, Madam.

I come from the state, Manpur, Manipur along with other States of the Northeast and the state of J&K are categorized as Special Category States of the country. Manipur is one such state where no train has ever run. There are still some elders in the state who has never seen a train wagon forget about traveling in it.

In 2004, for the first time, the UPA Government under the leadership of the Hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singh and Respected UPA Chairperson, Madam Sonia Gandhi sanctioned the Jiribam-Tupul (Imphal) Railways National Project and the foundation stone was laid at Jirighat by the Hon. Prime Minister, Dr. Manmohan Singh in 2004 in presence of the then Union Railway Minister, Shri Lalu Prasad Yadav and a host of other leaders of the Northeast. This project was initially targeted to be completed by 2010, now extended to 2012. Very unfortunate, is not it? Madam Railway Minister let us not delay it further.

The reason for this delay as well as the delay in the work of Lamding-Silchar gauge conversion are attributed to the adverse law and order situation in these areas. We are very happy to learn that you have taken up the matter with the concerned authorities for providing necessary security coverage for these projects.

I very respectfully suggest to the Union Government more particularly the Home Ministry that funds to maintain a dedicated security each to all the National Projects sanctioned in these region may kindly be considered and implemented in the best interest of all concerned.

Initiation of the proposal for creation of North-East Region Rail Development Fund for ensuring necessary funds for timely completion of National projects in the region has been widely acclaimed. Lastly, I would like to seek the indulgence of the Hon. Members present and that of this august House to tell you the fact that the North East region is a mini India in its true sense of the term. Many different small ethnic groups settle together.

The people in this region practice all forms of religions-Hindu, Christian, Islam, Buddhism, Jainism and of course the time tested indigenous religions. The looks of these people are more akin to those in the East, Far-East and South-East Asia and are allegedly having some genuine difficulties to be identified along with their brethren in the mainland India. This being the actual position, the initiatives of the Hon. Union Railway Minister are in the right direction towards achieving the inclusive growth as has been desired in this great country.

I wholeheartedly support the Railway Budget, 2009-10.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI K.H. MUNIAPPA): I want to clarify to Shri Prahlad Joshi ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please listen. If other hon. Members interfere, it will also take the time of the House.

...(*Interruptions*)

SHRI K.H. MUNIAPPA: When the hon. Member is misleading the House, then I have to enlighten the House. It is not an unnecessary interference. ...(*Interruptions*) Hon. Members, please understand this.

The amount which was given earlier is more, but now we have given more than Rs. 200 crore for overall development of the railways in Karnataka.

I do not want to discuss the other things. The other matter is *sub judice*. ...(*Interruptions*) In regard to the other matter, a high-powered committee is appointed by the Supreme Court. I think, the State Government has cleared it. We will take up other things with the high-powered committee. There is also the issue of environment. There are so many projects in the country and we will take up and try to solve this problem.

श्री मुकेश भैरवदानजी गढ़वी (बनासकांठा): सभापति महोदय, मैं बहुत प्रसन्न हूं कि मुझे लोक सभा में पहली बार रेल बजट पर बोलने का अवसर मिला है, उसके लिये मैं आपका अभिनन्दन करता हूं।

सभापति महोदय, यू.पी.ए. चेयरपरसन श्रीमती सोनिया गांधी, प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी. और रेल मंत्री कुमारी ममता जी ने रेल के जरिये देश के विकास के लिये और सभी वर्गों को यात्रा में पूरी सुविधा मिलनी चाहिये, उसके लिये चिन्ता की है। यह देश हित में है।[s67]

महोदय, डी.एम.यू. और मैमो में शौचालय की सुविधा करने के बारे में सोचने से ही मालूम पड़ता है कि बुजुर्गो और गरीबों के लिए सरकार को कितनी चिंता है। दूसरे बच्चों और सीनियर सिटीजन को रेल यात्रा में तत्काल टिकटों के किराये में कटौती करना भी बहुत बड़ी बात है। इससे जितना हो सकेगा, वे रेल यातायात का लाभ ले सकेंगे। नान स्टॉप ट्रेन, लॉग डिस्टेंस में देश को देने का वादा किया गया है। यह रेल यातायात में बढ़ोत्तरी करने का ताकि रेल को नुकसान न हो और जल्द से जल्द जाने वाले लोगों का समय बर्बाद न हो, यह भाव प्रकट करके एक अच्छा कदम उठाया गया है।

महोदय, मैं जिस क्षेत्र से आ रहा हूं वह बनासकांठा, गुजरात में आया हुआ है। इसके बगल में माउंट आबू एक बहुत बड़ा हिल स्टेशन है जो राजस्थान से जुड़ा है और ब्रह्माकुमारी का विश्वस्तरीय सेंटर है। मेरी आपके माध्यम से मंत्री जी से यही मांग है कि अहमदाबाद में जो ट्रेन मुम्बई और कलकत्ता से आकर 6-6, 8-8 घंटे खड़ी रहती हैं और वलसाड़ क्वीन जैसी ट्रेनें भी अहमदाबाद में आकर काफी समय खड़ी रहती हैं, उन सब ट्रेनों को आबू रोड तक अगर एक्सटेंशन दी जाए तो ट्रेन में यात्रा करने वाले काफी लोगों को इसका लाभ होगा। आबू रोड में लोको शेड आदि लगा हुआ है और वहां सभी सुविधाएं उपलब्ध हैं।

महोदय, आपके जरिये मेरा मंत्री जी से एक और अनुरोध है कि पालनपुर एक जंक्शन है। वहां से भुज और गांधीधाम की तरफ भी ट्रेनें जाती हैं। इसमें आबू रोड से गांधीधाम की ट्रेन भिलड़ी होते हुए अगर डैमू या मैमू शुरू की जाए तो वहां के हीरा उद्योग से जुड़े हुए श्रमिकों और टैक्सटाइल इंडस्ट्री से जुड़े लोगों को काफी फायदा हो सकता है। अगर पालनपुर से बांद्रा या बोरीवली तक एक स्पेशल ट्रेन शुरू की जाए तो बम्बई से जुड़े हुए हीरा उद्योग और टैक्सटाइल इंडस्ट्री से जुड़े कारीगर वर्ग को बहुत फायदा होगा।

महोदय, गांधीधाम-कंडला और मुद्रा की ओर नॉर्थ इंडिया में जो गुड्स आ रहा है, वह ज्यादातर पालनपुर होकर ही निकलता है। इससे पालनपुर एक अच्छा गेटवे ऑफ नॉर्थ इंडिया भी रेल यातायात के माध्यम से हो सकता है। वहां पर दूसरा रैक डालने का आयोजन किया हुआ है, वह जितना जल्दी हो सके और पालनपुर से जो पुराने रैक के बगल में यह रैक डाला जाए तो लैंड एक्वीजिशन का भी वहां कोई प्रॉब्लम नहीं होगा और काम भी बहुत जल्दी हो सकता है। इससे रेल जमीन का इंवेस्टमेंट किए बिना काफी अच्छा मुनाफा भी कर सकते हैं।

महोदय, मेरी एक ओर गुजारिश है कि इकबारगढ़ और अमीरगढ़ और आबू रोड के बीच में गवर्नमेंट ऑफ गुजरात की जमीन पटरियों के आसपास खाली पड़ी हुई है। अगर उस जमीन को रेल मंत्रालय गवर्नमेंट ऑफ गुजरात से खरीदकर प्रयोग में ले लेती है तो स्लीपर प्लांट और 650 मेगावॉट का पावर प्लांट भी वहां डाल सकते हैं। इससे वहां जो इम्पोर्टिड कोल आ रहा है उससे थर्मल पावर स्टेशन अच्छी तरह से खड़े हो सकते हैं।

महोदय, जिस क्षेत्र से मैं आ रहा हूं वहां मारबल माइनिंग का बहुत बड़ा उद्योग है और वहां पर केल्साइड भी मिलता है और कोल्सटोनाइट भी मिलता है। अगर वहां से किसी रेल ट्रैक या ग्रोथ सेंटर के जरिये कुछ इंडस्ट्रीज का डेवलपमेंट हो जाए तो मेरे हिसाब से यह इस क्षेत्र के अंदर बहुत बड़ा लाभ होगा।

महोदय, दूसरी बात यह है कि वहां एक अम्बाजी टेम्पल है। यहां इंदिरा जी भी पधारी थीं, सोनिया जी, राजीव जी और राहुल जी भी यहां आये हैं। अम्बाजी खेड़ब्रह्मा से जुड़ा हुआ है और आबू रोड से भी काफी नजदीक है। लालू जी ने इसका सर्वे भी कराया था और खेड़ब्रह्मा से लेकर अम्बाजी होते हए आबूरोड तक अगर लाइन डाली जाए, खेड़ब्रह्मा से एक्सटेंशन देकर आबूरोड तक लाइन डालें तो इस ट्राइबल एरिया

में काफी लाभ होगा।

महोदय, तारांगा जैनियों का सबसे बड़ा तीर्थ धाम है। तारांगा से अम्बाजी, खेरालू तक लाइन है। खेरालू से तारांगा और तारांगा से अम्बाजी तक की लाइन डाली जाए और उसे अगर आबू रोड के कनेक्ट करते हैं तो इससे भी बहुत बड़ा लाभ होगा। मेरी ये दो डिमांड हैं और मैं मंत्री से यह गुजारिश करता हूं कि इस मामले को प्राथमिकता पर लेकर जितनी जल्दी यह हो सके इसे करें। गेज कनवर्ज़न को भी जल्दी से जल्दी करें। मैं ऐसी विनती करता हूं।

***SHRI SURESH ANGADI (BELGAUM):** Advertising to above, Belgium city is assumed second Capital of Karnataka State after Bangalore and, is a fast developing city, industrially and educationally, amongst all the cities in the Karnataka. To ensure total development of this city, I kindly request you to please arrange to incorporate the proposals suggested below, in the ensuing Railway Budget −2009-10, for necessary overall development of my Constituency.

1) Establishments of Double track along Pune-Bangalore rail-route to ensure coverage of the distance between two developed cities, Pune and Bangalore of approximately 900 Kms, in a very short span.

2) New rail-route along Belgaum-Bailhongal-Dharwar, the proposal for survey of it was appreared sanctioned in the last Rail-Budget-2008-09

3) Introduction of new and a daily "Intercity" Rail between a) Belgaum and Bangalore and b) Belgaum to Pune.

4) Introduction or Diversion of the existing "Rajdhani Express" in Karnataka, from Bangalore to H-Nizammuddin and back via Belgaum.

* Speech was laid on the Table.

5) Change in timings of Rani Channamma Express" Tr. No. 6590 to depart Belgaum at 20.00 hrs and Tr. No. 6589 to arrive Belgaum at 6.30 am.

SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM): Mr. Chairman, Sir, we are extremely glad that the Union Minister of Railways Mamataji has presented a populist Budget. The Budget has been prepared with special thrust on the needs of common man such as the farmers, workers, women, students and even the weaker sections of the society. The introduction of 57 new trains, extension of 27 trains, and the increase in the frequency of 13 trains are all commendable. The traveling public is thankful to the Railway Minister for giving a lot of concessions to the poor. Taking into consideration the global economic crisis, the Minister did not increase the passenger fares and freight charges. The railway concession allowed to persons whose monthly income is below Rs. 1500 to travel up to 100 kilometres on a monthly season ticket of Rs. 25 is a blessing to the poor; and 60 per cent concession given to the students is praiseworthy. The scheme for developing 50 stations which have been identified for modernization as world-class railway stations is truly appreciated.

However, it is regrettable to note that one of the most important stations in Kerala, the Kottayam Railway Station, which is located in Central Town Road, is being left out from the list of stations that are to be modernized and upgraded to world-class level. Kottayam Railway Station, which is the gateway for lakhs and lakhs of pilgrims visiting Sabarimala, and also the devotees visiting the Shrine of St. Alphonsa at Bharananganam. Besides thee cultural, academic and theological importance, Kottayam is the hub for tourists visiting the Wild Sanctuary at Periyar and also the backwaters, a tourist centre, namely, Kumarakom, a 'to be seen' place as declared by the National Geographic Channel. Years back, if you remember, former Prime Minister Vajpayee had visited this place, stayed on for a couple of days and was so enchanted by that place that he declared a Kumarakom package and crores of rupees were allotted. Unfortunately, nothing materialized and that is a different story.

What I am trying to tell you is that a lot of people from all over the world come to this place, including for Ayurvedic treatment.

MR. CHAIRMAN : There is a time constraint.

SHRI JOSE K. MANI : I will take another two minutes and I will conclude. Now, the Kottayam Railway Station is in a pathetic condition. The Station platforms are not long enough to receive passengers from all the compartments of a train. The roofs are leaking, and even the amenities are very poor. Therefore, taking into consideration the pathetic condition, and also the importance of Kottayam Railway Station, I would request the Union Railway Minister to declare Kottayam Railway Station as a model railway station of world-class standard.

Kerala has been constantly requesting for a Railway Zone, but that request has been turned down. Considering the heavy workload, huge geographical, administrative and operational areas, which actually is the criteria for sanctioning a Zone, Kerala truly deserves to have a separate Zone.

The last point I wish to make is that in recent days, there has been an increase in the number of theft and burglary cases in the trains, besides sexual harassment, looting, etc. These are increasing day by day. I am of the opinion that there should be some mechanism in place to stop these things. My suggestion is that there should be a national helpline linked to the satellite so that any passenger in

the train can make or launch a complaint and, at the same point of time, the national helpline can locate the train, whether it is moving or stationed, and necessary assistance can be given. [r68]

I conclude by saying that the Railway Budget is definitely a well-appreciated Budget. Let us join together, cooperate together to fulfil and implement the projects and schemes announced in this Budget because the progress of the Indian Railways is India's progress.

*SHRI PONNAM PRABHAKAR (KARIMNAGAR): I would like to raise and participate in Debate on 8.7.09. it is requested that I may be permitted to participate in Debate.

I am laying the papers on table for your kind reference:-

" I hereby bring to your kind notice that there is an injustice to the State of Andhra Pradesh in all aspects for the last 10 years. The recent Budget of Railway created social imbalance among the States of India. You are aware of that South Central Railway is the one of the best zone to generate income for Railway. But comparatively, there is no development in the South Central Railway. No extension of railway net work."

In spite of meetings Hon'ble C.M. had with Sri Velu MOSR and several letters written to Sri Lalu, Railway Minister and assurances given by Railway Board, the state of A.P. was disadvantaged during the last five years. Permanent infrastructure and development have been denied to the people of A.P.

a. Ongoing Projects, already sanctioned ones in A.P. were deprived of funds.

---

* Speech was laid on the Table.

b. Hardly any new line for passengers' use was constructed in A.P. after Independence except Pedddapalli-Karimnagar-Jagityal(2007) and Bibinagar-Nadikude (1989).

Only the existing lines were doubled or converted from Meter Gauge to Broad Gauge.

c. No new trains were introduced in A.P. in spite of substantial growth in industries and GNP.

I. Funds for Ongoing Projects in A.P.

a. 12 ongoing sanctioned projects. Total cost: 5228.35 Crs.

b. Expenditure till now : 681.17 Crs. (13%)

c. Balance funds required for completion : 4547 Crs. (87%)

d. Proposed in Interim Budget (09-10): 143 Crs.

At this rate, it will take 30 years to complete the above projects, leave alone new projects to be sanctioned.

The funding for AP projects has been less than 100 Crs. Per year on average.

e. Nandyal-Yerraguntla took 12 years, only to complete half of it.

f. Though sanctioned 8-9 years back, some projects have not yet been started viz., Kotipalli-Narsapur (00-01), Kakinada-Pitapuram (99-00), Macherla-Nalgonda (97-98), Munirabad-Mahboobnagar (97-98)

g. Similar has been the pattern of sanction of funds in respect of Gauge conversion as well as Doubling.

Sanction of New Lines/Projects

For Andhra Pradesh no new lines/projects were sanctioned during the last 5 years except Cuddapah − Bangalore 9no funds sanctioned), Manoharabad-Kothapalli (no funds sanctioned) and two short lines to serve cement industries in Nalgonda district.

This is in spite of Hon. C.M. generously offering cost sharing 92/3rd of cost in MMTS, 25% for Kotipalli-Narsapur & free land for Nadikudi-Srikalahasti) for the new projects.

a. Attipattu − Puttur (88.3 kms) Cost : 446.87 Crs

b. Erode − Palani (91.05 kms) Cost : 288.87 Crs.

c. Chennai − Cuddalore (via) Mahabalipuram (179.28 kms) Cost : 423.53 Crs.

d. Madurai-Bodinayakkanur (90.41 kms) Cost: 164.41 Crs.

e. Tiruvallu − Arakkonam 4th Line (26.83 kms) Cost : 76.92 Crs

Villumpuram − Dindigul (with Electrification 273 kms) Cost : 822.39 Crs.

Introduction of New Trains for Andhra Pradesh

Hardly any new train was introduced in A.P. in spite of personal letters addressed by Hon'ble C.M. to M.R.

In 09-10, 39 Mail/Express trains were announced of which only one daily Express i.e., Secunderabad _ Manuguru Express and one Bi-weekly Machilipatnam − Mumbai.

In 08-09, of 43 trains introduced, there are from Andhra Pradesh and none of them is daily one (Secunderabad − Visakhapatnam − Garib Rath, Hyderabad − Osmanabad Express & Machilipatnam − Bangalore Express).

In 07-08, only one Express train (Visakhapatnam − Nizamabad Express Tri-weekly) from Andhra Pradesh out of 36 trains introduced. (Three passenger trains introduced were consequent on conversion to Board Gauge of Secunderabad − Puna section in Marathwada.

* SHRI G. SUKENDER REDDY (NALGONDA) : Hon. Chairman, I Support and appreciate Railway budget for 2009-2010, for not putting burden on the people of our country. My state, Andhra Pradesh, which is also known as 'Rice bowl of India', needed Rs.1050 crores in the current year for ongoing projects. But only Rs.215 crores were allocated. To complete these projects Rs.4540 crores are required. This is the status of ongoing works.

Hon. Chief Minister of Andhra Pradesh wrote a letter on 03.06.2009 to Minister for Railways and requested to take up 12 new projects. For some projects, Government of Andhra Pradesh extended financial support. Hon. Minister for Railways referred to

doubling of line connecting Bibinagar-Nadikudi-Nallapadu. Appropriate allocation may be made for this project. A new railway line was sanctioned in 1997-98 between Nalgonda-Macherla. Even after 11 years, the works could not start due to inadequate allocation of Rs. 1 lakh every year. We expected an allocation of Rs.100 crores for this project in the current financial year and we are disappointed. I request an allocation of Rs.100 crore for this project. I thank you for including Nalgonda Railway station in the list of 'Adarsh' railway stations announced by you. I request you to include important towns in Nalgonda district, Miryalaguda and Bhongir railway stations in the list of 'Adarsh' stations. I also request you to recruit local people in Group-C posts. A request of Hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, to give approval to long pending new railway line between Gadwal and Macherla (via Nagarkurnool, Devarakonda. Nagarjuna Sagar) is with you. This is an important proposal in this backward Telangana region. Also, I request you to introduce a 'Push-pull' train between Hyderabad and Miryalaguda.

_____*English translation of the Speech originally delivered in Telgu and laid on the Table.

Keeping in view, the verdict given by people of Andhra Pradesh in favour of UPA Government and the requests sent by Hon. Chief Minister of Andhra Pradesh, you are requested to allocate Rs.1000 crores for this financial year to complete these projects at the earliest.

*SHRI P.LINGAM (TENKASI) : Let me thank the chair for giving me an opportunity to take part in the discussion on this year's Railway Budget.

I would like to point out that this Budget for the year 2009-2010 has ignored our constituency that has places of tourism importance and pilgrim centres. Madurai division of Southern Railways extending from Virudhunagar Junction to Shencottah has got pilgrim and tourist spots like Sankaran Kovil, Rajapalayam, Srivilliputhur, Sivakasi, Thriuthangal, Kadayanallur which are municipal towns. Much popular Courtallam falls situated there draw people. But unfortunately, on a rail route to this place that used to have two daily trains, we have only one daily train now running as Podhigai Express. Due to this the people from this town are compelled to go to Maduari or Virudhungar to go to northern parts of Tamil Nadu and beyond.

I fail to understand the reason for the total neglect of our constituency in the Railway Budget for 2009-2010. No new train has been announced on the route that go through this constituency. Even in the list of stations to be upgraded with passenger amenities we do not find Srivilliputhur, Rajapalayam, Sankaran Kovil, Tenskasi and Shencottah Kadayanallur. Computerised passenger Rail Reservation Centres are not there at Srivilliputhur, Kadayanallur, Sankaran Kovil in our area. At least, Srivilliputhur station should be provided a reservation centre immediately to cater to the needs of the people. Even the new train that was announced last year has been withdrawn this year. Road over bridges in Tenkasi, Rajapalayam and Sankaran Kovil are a far cry and no such proposal has been considered, included and announced in this Budget.

I would like to point out that running more trains up to Tenkasi and Shencottah would be commercially viable. It would be beneficial to all the people thronging these destinations. Hence I urge upon you to take steps

_____

*English translation of the Speech originally delivered in Tamil and laid on the Table

to originate from Shencottah the trains like Madurai-Chennai Express (Bi-weekly) and Coimbatore-Shoranur (Daily). Opening an Advance Booking Rail Reservation Centre in Srivilliputhur is a long pending demand and it must be met.

Upgradation of Tenkasi, Rajapalayam, Srivilliputhur, Sankaran Kovil, Shencottah Railway stations must be taken up for consideration and implementation.

There level crossings, LC 449 (K.M.592) located on the PACR road in Rajapalayam are needed to be completed at the earliest. Due to the closure of the LC gates, inconvenience caused to the general public are enormous. Traffic jams and congestion so caused are affecting patients going to hospitals and students going to colleges and schools beyond measure. Workers and business community are also affected much. Unfortunately there is no alternative road and route to these people. As far as Tenkasi Road-over-bridge is concerned pre-feasibility study has been completed. Funds have to be allocated for its completion. Rajapalayam ROR also needs to be constructed at the earliest considering the mounting problems faced by the public due to increased traffic congestion.

A new railway route between Madurai-Shencottah via. T.Kallupatti, Vaththirayiruppu, Srivilliputhur, Mamsapuram, Rajapalayam, Sethur, Sivagiri Vasudevanallur, Puliangudi, Idaikaal and Vadakarai may be laid to help about 10 lakhs of people in Madurai, Virudhungar and Tirunelveli. Tenkasi-Tirunelveli Railway line work must be speeded up.

New trains to Tirupathi, Mysore and Coimbatore may be operated from Shencottah. Some more general unreserved compartments and 1st class bogies must be added to the Tenkasi Podhigai Express to benefit the general public.

Rajapalayam may kindly be provided with a Railway Hospital. Since the travelling public to destinations like Delhi, Bombay, Mysore, Tiruppathi, Chennai and Bangalore are on the increase, advance passengers reservation quota for the railway stations like Rajapalayam, Srivilliputhur, Sankaran Kovil, Kadayanallur, Tenkasi and Shencottah may be increased. Emergency quota facility too must be extened to Rajapalayam.

Madam, I want to mention about the very poor conditions of trains going from Delhi to Chennai and up to Madurai and beyond. If I give an example, in Tamil Nadu Express, the cleanliness is not up to the mark though it is supposed to be a superfast train. I appreciate the idea of serving regional cuisines in superfast trains and in Tamil Nadu and GT trains also, South Indian items with Sambar Bath, Dahi Bath should be prepared and served. Similarly, the food items that are served in the train are below standard and the quality is far from satisfactory. I would suggest that food inspector from the Railways should inspect the quality of food being served onboard periodically since IRCTC has given these activities to the contractors and they do not bother about the quality or quantity.

About punctuality of trains, GT Express and Tamil Nadu Express can be taken as a case study, because they are supposed to be superfast trains with limited stoppages but they invariably reach the destination 3 or 4 hours late daily. If any of these trains reach on time, it becomes a news.

Another inconvenient thing which I have found in these trains is, the previous Government has introduced one more berth in the side-ways of the train making three berths on the side-way, thereby congesting the whole train and creating confusion. I would urge upon the Hon'ble Railway Minister to stop this practice of booking 3 berths on the side-ways in Sleepers and 3rd A/cs. of superfast trains, keeping the overall interests of the passengers.

Urging upon the Railway Minister to speed up the pending projects, let me conclude.

श्री दिग्विजय सिंह (बांका): महोदय, मैं सिर्फ 30 सैकेंड में अपनी बात समाप्त कर दूंगा। मेरे संसदीय क्षेत्र में एक गाड़ी बांका से नई दिल्ली चलाने की व्यवस्था की जाए। मेरी दूसरी मांग है कि रात्रि में एक गाड़ी बांका से पटना चलाने का इंतजाम किया जाए। मेरी तीसरी मांग है कि वह पिछड़ा इलाका है, इसलिए वहां रजौन से ले कर धरौइया होते हुए गुड्डा के लिए सर्वे करवा दिया जाए।

MR. CHAIRMAN : Mr. Minister, Shri Digvijay Singhji has set the House. Please note the points.

श्री दानवे रावसाहेब पाटील (जालना): महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है। रेल मंत्री सुश्री ममता बैनर्जी ने वर्ष 2009-10 का रेल बजट प्रस्तुत किया है। यूपीए सरकार ने जो वायदे इस चुनाव में किए थे, उन्हें पूरा करने के लिए इस बजट में कोई भी प्रावधान नहीं किया गया है। मैं जानता हूं कि इस देश के सभी भागों से जो सांसद चुन कर आते हैं, वे रेलवे से बहुत ज्यादा उम्मीदें रखते हैं। हमारे क्षेत्र में नई रेलगाड़ी चलाई जाए, ब्राडगेज लाइन डाली जाए, ऐसी कई उम्मीदें हम रेल विभाग से रखते हैं। लेकिन आज तक कोई नई लाइन या ब्राडगेज लाइन पिछले 10 वर्षों में नहीं डाली गई हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि इस देश को आजादी मिले 60 वर्ष से ज्यादा हो गए हैं, लेकिन रेल का विस्तार जिस ढंग से होना चाहिए था, उस ढंग से नहीं हुआ है। रेल से हम अपेक्षा करते हैं कि डीजल की जगह इलैक्ट्रिफिकेशन किया जाए, वहां अच्छी सुविधा मुहैया कराई जाए। ये तो बुनियादी बातें हैं। ये बातें कुछ हद तक हुई हैं, जब श्री लालू जी रेल मंत्री थे, तब बिहार में ऐसा हुआ था। अभी वर्ष 2009-10 का जो बजट ममता जी ने रखा है, तो कोलकाता या पश्चित बंगाल में यह बात हुई है। मैं उस राज्य के बारे में कहना चाहता हूं, जो राज्य केंद्र सरकार को सबसे ज्यादा रेवेन्यू देता है। जिस राज्य में ट्रेन से ज्यादा यात्रा की जाती है, उस महाराष्ट्र के बारे में भी कोई सोचेगा या नहीं, मैं यह आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से पूछना चाहता हूं?

महोदय, मैं महाराष्ट्र के जालना क्षेत्र से आता हूं। महाराष्ट्र के लिए इस बजट में नया कुछ भी नहीं है, जहां से केंद्र को ज्यादा रेवेन्यू मिलता है। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि महाराष्ट्र की जो भी मांगें हैं, उन पर ध्यान दिया जाए। मैं जालना-औरंगाबाद से चुनकर

आता हूं। मैंने अपने क्षेत्र के बारे में कुछ मांगें रखी हैं। जालना से खामगांव तक के लिए बहुत दिनों से रेल मार्ग की मांग की जा रही है, जिसके लिए सर्वे भी किया गया है, लेकिन आज तक उसके बारे में बजट में कोई भी प्रावधान नहीं किया गया है। मैं चाहता हूं कि इसके लिए रेल बजट में प्रावधान किया जाए।

महोदय, गतवर्ष जलगांव-शोलापुर-अजंता-शिल्लौर-फिलोमड़ी-औरंगाबाद-पैठन मार्ग के सर्वे के लिए बजट में प्रावधान किया गया था, लेकिन आज तक इसका कुछ नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि जल्द से जल्द सर्वे करके इस रेल मार्ग को पूरा किया जाए।

महोदय, नांदेड़ से मुंबई के लिए रेल कम है और पैसेंजर ज्यादा हैं। आज स्थिति यह है कि लोगों को रिजर्वेशन तक नहीं मिलता है।[r69]

मेरी मांग है कि नांदेड़ से मुंबई के लिए अन्य कोई नयी ट्रेन चलाई जाए। नांदेड़ रेलवे का जो डिवीजन है, इसे मध्य रेलवे से जोड़ा जाए, यह हमारी बहुत पुरानी मांग है। औरंगाबाद से परभनी तक के जो स्टेशंस हैं, अनमैन गेट हैं, वहां चौकीदार बैठाया जाए।

सभापति महोदय, हर स्टेशन एवं शहर का अपना एक महत्व होता है, वैसे ही औरंगाबाद और जालना का भी अपना महत्व है। आप जो वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने जा रहे हैं, उसमें औरंगाबाद का नाम शामिल नहीं है। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि जो एलोरा और अजंता केव्स हैं, यह हमारे औरंगाबाद में आते हैं। ...(व्यवधान) जापान, भूटान आदि बहुत सी जगहों से यहां लोग आते हैं। इसलिए मेरा कहना है कि आप जो वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनाने जा रहे हैं, उसमें औरंगाबाद का नाम भी शामिल किया जाए, यह हमारी मांग है। आदर्श स्टेशन जो बनाए जा रहे हैं, उसमें हमारे जालने का नाम भी शामिल किया जाए। यह मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं।

***श्री रामसिंह राठवा (छोटा उदयपुर)** मैं भारतीय रेल बजट जो रेल मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है । अध्यक्ष महोदया, रेल मंत्री जी ने जो बात रखी गयी है सुनने में बहुत अच्छी लगती है, लेकिन हमारे देश की दूर-दराज और पिछड़े इलाकों में रहने वाली अधिकांश जनसंख्या को इससे वंचित रखा गया है । खासकर के गुजरात को न्याय नहीं मिला है। गुजरात वेस्टर्न रेल में सबसे ज्यादा नेटवर्क भी गुजरात में होते हुए सन् 2009-10 के बजट में गुजरात के लोगों के हित में जो मांग थी वो नहीं मिला है ।

ये सरकार हमेशा गुजरात को अनदेखा कर रही है यह बजट के आंकड़ों से पता चलता है। यह सरकार संयुक्त् प्रगतिशील गठबंधन सरकार है, लेकिन प्रगति को रोकने वाली सरकार है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि गुजरात के बड़ौदा जिला के आदिवासी जनसंख्या वाले नसवाडी तहसील से गुजरने वाली छोटी नेरोगेज प्रतापनगर-छुछापुरा से तनखला जाने वाली छोटी रेल अभी बंद है वो तुरंत चालू करने की हमारी मांग है और दूसरा प्रतापनगर-छोटा उदयपुर जो गेज परिवर्तन का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है । सन् 2004 से अभी तक सिर्फ डभोई तक ही काम पूरा हुआ है । पाँच साल में सिर्फ 24 कि.मी. तक काम हुआ बाकी करीब 74 कि.मी. का काम अभी भी चल रहा है उसे तुरंत पूरा करने के लिए आदेश दे ऐसी मेरी मांग है । मैं मंत्री जी से यह भी मांग करता हूं कि प्रतापनगर-छोटा उदयपुर से आगे जाने वाली धार तक जो तत्कालीन रेल मंत्री ने एलान किया था इस बजट में उसका कहीं भी उल्लेख नहीं है । नई लाईन का सर्वेक्षण का काम कहां तक आया है ये सर्वेक्षण का काम जल्दी से जल्दी पूर्ण करवायें, यह मेरी मांग है ।

मेरे चुनाव क्षेत्र में चल रही छोटी रेल जो प्रतापनगर से पादरा होते हुए जंबुसर चलने वाली रेल लाइन है उन्हें परिवर्तन करके बड़ी लाइन बिछाने के लिए कोइ अगर पब्लिक प्राईवेट पार्टनरशिप के लिए कोई ग्रुप अगर सामने आया है तो उसके बारे मे आप सोचे ।

मंत्री जी ने अपने भाषण में कहा है मैं कोट करना चाहता हूं - " हमें आजादी मिले बहुत साल हो गये हैं जिस प्रकार लोकतंत्र में वोट डालने का अधिकार सबको है उसी तरह विकास का अधिकार भी हर आम इंसान को प्राप्त होना चाहिए । लाखों लोग प्रगति के इंतजार में बैठे हैं । " मैं इसी बात को दोहराते हुए मांग करता हूं कि गुजरात की जनता के हित में बरसों से जो मांग है वे पूरा करें । नीचे बतायी सभी लाइन बनवाने का बजट में प्रावधान करें;-

* Speech was laid on the Table.

1. प्रतापनगर-छोटा उदयपुर से धार
2. अंकलेश्वर-राजपिपला
3. बड़ौदा डिवीजन की सभी नेरोगेज लाइन ।
4. हालोल-चांपानेर शिवराजपुर-माईन्स
5. भरूच-दडेज रेलवे गेज परिवर्तन करने का काम ।

6. सुरत-हजीरा नई रेल लाईन ।

और ऐसी बहुत सारी रेल लाईनें हैं जो गुजरात सरकार ने मांग भी किया है और रेल मंत्रालय को अलग पत्र लिखकर मांग किया है और खास बात तो यह है कि वेस्टर्न रेल का हैड क्वार्टर्स मुंबई से बड़ौदा बनाने का काम तुरंत करें ।

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA (KARIMGANJ): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this chance to speak on the Railway Budget 2009-10. I congratulate the hon. Railway Minister for the Railway Budget which was placed before the House very competently and very efficiently.

Hon. Railway Minister tried to offer some benefit to all sections of the people of our country who are directly or indirectly dependent on the Railways. All those are discussed in the House and since there is a time constraint I would like to move directly to some demands to which I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister.

First of all I convey my thanks to the Railway Minister as she agreed to the extension of one new railway line Dullabhchera-Cheragi for which I have been trying here for the last five years. My people who are directly and indirectly benefited by this extension, express their gratitude to the hon. Railway Minister through me.

I also want to thank the Minister because she has chosen Guwahati and Dibrugarh in my State for establishing medical colleges. She also proposed that Guwahati would be elevated to the status of a world-class railway station and Silchar would be made an Adarsh railway station. She also introduced a new train from Dibrugarh to Chandigarh for our State and extended the journey of one train from Alipurdwar to Guwahati. For all these things I want to convey my thanks to her.

The hon. Minister proposed nationalization of seven projects. Nationalisation was done of Lumding-Badarpur gauge conversion project in the year 2004. However, during the last five years, though we raised the issue several times in Parliament, the progress has not been satisfactory. This time we found that the hon. Minister expressed her willingness to complete it within a specified time and for that she is also going to evolve some mechanism. She already announced establishing a monitoring committee for that. We hope that we will get this broad gauge line this time. For our people living in the area the biggest bottleneck is that of communication. Without a broad gauge line, the communication link cannot be restored. We had metre gauge but that was withdrawn for conversion into broad gauge. Now, the question in the minds of our people is as to when this broad gauge line will come. They are all dreaming that the broad gauge line will carry development for them and that the broad gauge will lead to economic development of our region, the Barak valley region.

Assam itself is not developed in comparison with the other States of the country. As I said, development depends on connectivity. Other States will have more connectivity for introducing this Duronto train. We did not have any Duronto train. But we had a demand to have an overnight express from Guwahati to Kolkata. If the hon. Minister cannot introduce a new train, there is also scope to have an overnight express by converting Soraighat express which starts from Guwahati and reaches Kolkata in 17 hours.[KMR70]

If the time is changed and slightly the journey time can be reduced by withdrawing the stoppages outside Assam, it would help us. Train starts from Guwahati in the evening and reaches Kolkata in the evening; similarly leaves Kolkata in the evening and arrives at Guwahati in the morning. Our request is, give us an overnight express which can also increase the longevity of our people because they can have one full working day which is now wasted in journey.

We had a demand for a long time regarding Badarpur Railway Junction, which is Area Office of Railways since Independence. Depending on that Railway Junction, entire Badarpur Township was developed during the last 60 years. We had a demand that this Badarpur should be declared or elevated as a Divisional Office. There is also enough land establishing the Division there. Our demand is that it should be done.

MR. CHAIRMAN : If you have any more suggestion, the same may be placed on the Table.

...(*Interruptions*)

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA : I have been waiting in the long queue and I have reached here. Please give me two minutes time.

MR. CHAIRMAN : No, two minutes. In one minute, you conclude your speech. You have taken more time. Do not go on explaining, make only the point.

...(*Interruptions*)

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA : We want Badarpur to be a Division. Another point is about our sentimental issue. Silchar railway station is the station where 11 people died. They became martyrs for the cause of Bengali language. To commemorate this Bengali language Movement, we want to change the name of this station to `Bhasa Shaheed' station. The train from Silchar to

Agartala should be renamed as `Bhasa Shaeed' Express.

KUMARI MAMATA BANERJEE: There is some issue. It is a very sentimental issue, I know. Regarding the Silchar station, you said, that it should be renamed as `Bhasa Shaheed'. We have received the information. But it will be looked at through the Ministry of Home Affairs.

MR. CHAIRMAN : All right, Sukla ji, you have made a good suggestion. Thank you very much.

...(*Interruptions*)

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA : Last point, Sir.

MR. CHAIRMAN : You have already made the last point.

...(*Interruptions*)

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA : I want to make a very small point. We have a paper mill.

MR. CHAIRMAN : That suggestion you can give it in writing.

...(*Interruptions*)

SHRI LALIT MOHAN SUKLABAIDYA: We have a paper mill which is the Asia's biggest paper mill and it is suffering due to want of rakes. So, in meter gauge, there is shortage of rakes. Hon. Minister may look into it so that the paper mill gets sufficient rakes when they demand. Otherwise, they cannot produce. Lastly, the journey by the Silchar-Agartala Express is not secured because there are incidents of repeated dacoity and that Express should be made secured.

AM CHANDRA DOME (BOLPUR) : The following proposals be taken up for immediately implementation : -

Restoration of suspended rail-services on the Andal-Palasthali section of Eastern Railway immediately.

The new railway line proposed to connect "Siuri with Prantik" sections of E.Rly. to be taken up immediately.

Electrification work in the "Khana Jn. to Rampurhat" and "Andal Sainthia" sections of E.Rly. to be taken up immediately.

New Passenger trains to be introduced soon from Burdwan to Rajgram and from "Andal Jn. to Azimgaunje Jn." in the E.Rly.

Provide a stoppage for the Rampurhat − Howrah Express (Sahid Express) at "Ahammadpur" Jr. immediately.

The long pending Gauje-conversion project on the "Ahammadpur to Katwa" N-G Section to B-G to be taken up immediately.

The ongoing project for laying of new line from "Rampurhat to Dumka via Mandarhill to be completed soon.

Proposal for laying new commercial rail line from "Mallarpur Station to Panchami in the E.Rly. to be taken up soon.

The following Railway stations to be listed for proposed "Adarsh-Railway stations"-

(i) Guskara-Station

(ii) Bhedia Station

(iii) Ahammadpur Junction

(iv) Saintihia Junction

(v) Mallarpur Station

(vi) Siuri Station

(vii) Dubrajpur Station

(viii) Nalhati Junction

(ix) Murarai Station

(x) ROB'S to be constructed in the following places.

(xi) Near Siuri Station on Bolpur − Siuri High Road

(xii) Near Nalhati Station over Sahibgaunge Loop Station

(xiii) At Murarai Station over Sahigaunge Loop Section

(xiv) One A.C. chair-car-coach to be provided in the "Mayurakshi fast passenger" train soon.

---

* Speech was laid on the Table.

श्री जगदीश शर्मा (जहानाबाद) : सभापति महोदय, मैं रेल बजट प्रस्तुत करने के लिए सुश्री ममता बनर्जी, माननीय रेल मंत्री महोदया को धन्यवाद देता हूं। केवल मैं ही धन्यवाद नहीं दे रहा हूं, बल्कि हमारे नेता, बिहार प्रदेश के मुख्य मंत्री, आदरणीय नीतीश कुमार जी ने भी धन्यवाद दिया है। हम जिस इलाके से आते हैं, वह बिहार का जहानाबाद है। जहानाबाद, पूरे देश में हिंसा और उग्रवाद के लिए चर्चित रहा है। मैं माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए निवेदन करना चाहता हूं कि जहानाबाद से एक ट्रेन दिल्ली के लिए चलाई जाए। इसके लिए हम उनसे गुजारिश करते हैं, निवेदन करते हैं, ताकि जहानाबाद, जो नक्सल प्रभावित इलाका है, उसे कुछ सुविधाएं मिलें। वहां से हजारों लोग काम की तलाश में बाहर जाते हैं। इसलिए जहानाबाद से दिल्ली के लिए एक ट्रेन का परिचालन हो। हमारा यह भी अनुरोध है कि जहानाबाद का जो स्टेशन है, वह प्राचीनतम स्टेशन है, ब्रिटिशर्स द्वारा बनाया गया है, इसलिए देश के मॉडल स्टेशनों की सूची में बिहार के जहानाबाद रेलवे स्टेशन को भी शामिल किया जाए। [RPM71]

हम यही माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहते हैं कि गया पटना रेल खंड के दोहरीकरण का काम नीतीश कुमार जी ने शुरू किया था, लेकिन आज तक यह काम पूरा नहीं हुआ। आठ साल से यह काम चल रहा है। गया पटना रेलवे लाइन के दोहरीकरण के लिए हम माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि पटना गया रेल खंड का दोहरीकरण का काम एक साल के अन्दर पूरा करायें, ताकि लोगों को विश्वास हो सके कि भारत की रेल मंत्री, जो साहस, पराक्रम और संघर्ष की प्रतीक हैं, पूरे देश में इनका साहस, पराक्रम और संघर्ष के लिए नाम है तो जहानाबाद और गया के लोग भी जानें कि रेल खंड के दोहरीकरण का काम जो नीतीश कुमार जी ने शुरू किया, वह इनके समय में जल्दी पूरा हो जायेगा।

उस इलाके में नई रेलवे लाइनों के कई सर्वेक्षण हुए हैं। चूंकि इन्होंने बजट भाषण में भी कहा है कि जो पिछड़े इलाके हैं, गरीब इलाके हैं, संघर्ष वाले इलाके हैं, नक्सलवाद के इलाके हैं, वहां रेलों का विस्तार होगा। बिहटा से अरवल होकर औरंगाबाद नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण हो चुका है। हम आग्रह करेंगे कि इस पर काम हो। इसके साथ ही बोधगया, जो भगवान बुद्ध की ज्ञानस्थली है, इस्लामपुर से खिजरसराय होते हुए बोधगया तक रेलवे लाइन का विस्तार हो। अरवल से जहानाबाद घोसी इस्लामपुर नई रेलवे लाइन का सर्वेक्षण का काम शुरू हुआ है। इसको पूरा करके रेलवे लाइन बनाई जाये। इसी तरह जहानाबाद काको बंधुगंज एंकरसराय रेलवे लाइन का विस्तार होकर नई रेलवे लाइन बनाई जाये। मसौढ़ी ओकरी एंकरसराय रेलवे लाइन का सर्वेक्षण का काम शुरू हुआ है, इसको पूरा किया जाये।

हम एक बात का और आग्रह करना चाहते हैं कि गया क्यूल रेल खंड है, बिहार सरकार ने मानपुर के पास रेलवे ओवरब्रिज (आर.ओ.बी.) बनाने का प्रस्ताव दिया है। गया क्यूल रेल खंड में मानपुर के पास हजारों गाड़ियों का परिचालन होता है। दो साल पहले बिहार सरकार के पथ निर्माण विभाग ने प्रस्ताव भेजा था, लेकिन आज तक उसका कुछ भी काम नहीं हुआ। हम आग्रह करना चाहते हैं कि गया क्यूल रेल खंड पर मानपुर के पास रेलवे ओवरब्रिज बने, यह हमारा निवेदन है।

हम आगे आपसे और निवेदन करना चाहते हैं कि माननीय रेल मंत्री जी ने पटना तक तुरंतो (नॉन स्टॉप) चलाकर बहुत बढ़िया काम किया है। एक दिल्ली से पटना के लिए भी तुरंतो चले, ताकि हम लोगों को भी आने-जाने की कुछ सुविधा हो, चूंकि पहली सरकार के समय में पटना के लिए काम नहीं हुआ है। एक नई तुरंतो रेल पटना से हो जाये, यह हम आग्रह करना चाहते हैं। ...(व्यवधान) सी.एम. नीतीश कुमार जी ने तो धन्यवाद दिया ही है, हम गलत बात थोड़े ही कहेंगे, जो काम करेगा, उसको कहेंगे।

आगे हम निवेदन करना चाहते हैं कि जो गया क्यूल रेल खंड है, उसमें एक जमुआमा स्थान है, जहां बड़ी सड़कें जाती हैं, एन.एच. जाती हैं, गया क्यूल रेल खंड पर जमुआमा के पास रेलवे ओवरब्रिज नहीं है। आज हम जरूर कहना चाहते हैं कि जो रेलवे का काम है, इन्होंने उसमें काफी सुविधा दी है। आगे के लिए भी इन्होंने कहा है, हमें इन पर भरोसा है, विश्वास है कि इनके नेतृत्व में जहानाबाद गया रेल के मामले में आगे बढ़ेगा, प्रगति करेगा और जहानाबाद मॉडल स्टेशन इनके कार्यकाल में बनेगा।

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Thank you. For the Railway Minister, there is no 'right way' or 'wrong way', but there is only the 'Railway'.

After such Railway Ministers as Dr. Ram Subhodh Singh, Babu Jagjivan Ram, Shri L.N. Mishra, Shri Kedar Pandey, Shri Nitish Kumar, Shri Ram Vilas Paswan, Shri Lalu Prasad − in-between we had Janab Ghani Khan Chowdhury − Kumari Mamata Banerjee is a fresh breadth of air and a new feeling, bringing in new hopes and aspirations, not only for the Railways, but hopefully also for the States like Orissa. We also contribute a lot to the revenue of the Railways.

I must admit that the present Railway Budget at least has noted the existence of Orissa, which had been neglected for the past so many years. [p72]

19.00 hrs.

Even with the Party with which we were allies had consistently neglected us. Now we are happy that this Railway Minister has taken note of our existence. I have very limited points to bring to the notice of the Railway Minister. I am happy she is here right now.

Sir, I represent Dhenkanal constituency which has three major railway stations; Dhenkanal, Angul and Talcher. The British had built this railway up to Talcher to get coal, to take it to Calcutta which was the headquarters of the East India Company. So, it was not the contribution of the Indian Railways but of the Britishers to build the railway line. These railway stations, especially Talcher and Dhenkanal, are over a century old but unfortunately for the past 60-62 years no developmental activities have been taken up in these century old railway stations. I would request the hon. Minister to please pay attention and develop Dhenkanal, Angul and Talcher, a triangular situation. I would also like, if she would be kind enough to run this 'Duranto' − I do not know if it is a South European word or what − train from Bhubaneswar to New Delhi through Dhenkanal and Angul. The line exists - if it could through Sambalpur and then to Delhi − and it would need upgradation in certain portions but it can take super-fast trains. That line may be modernised. It has been electrified for a great distance. If that could be modernised and that train could run through Dhenkanal and Sambalpur, it would help not only Central Orissa but also the Western part of Orissa which has been very-very neglected till now.

At the end I would like to bring to the notice of the hon. Minister that till recently the Regional Railway Recruitment Boards were a bone of contention for everybody. Whoever failed in a certain State was dumped into places like Orissa. If they failed in a certain State, they were pushed over to Orissa. That created a lot of heart burn. We have seen that in States like Maharashtra and other places in Assam there have been heart burns and that heart burn has resulted in violence against poor, helpless students. So, I would request the hon. Minister to not allow the Railway Recruitment Boards to be functioning in such a way that students who fail in one place can go and appear in another place. They should genuinely be regionalised and students from that area should be made to appear in those Regional Railway Recruitment Board's test from where they belong. This would bring in peace and it will bring in a lot of credit to the Railway Ministry.

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY (GUWAHATI): I am thankful to hon. Minister as she has introduced two new trains and a few projects. Assam has got a lot of problems. These problems are as old as the days of Independence. For example, we have got no double line or broad gauge line. If all the abandoned meter gauge lines are converted to broad gauge lines it will be very helpful. Moreover, all the Capitals of the Northeastern region except Guwahati have not been connected with the rest of the country by train. All the railway coaches are old and dilapidated. Electrification of trains has not been done as yet. We have got a number of demands but I have promised my colleague that I will finish my speech in one minute and submit my paper on the Table of the House.

The hon. Minister is a very fiery lady and a darling of the masses. I hope the Minister will surely meet all the problems faced by the people of Assam. She will try to mitigate all the problems faced by the train passengers in Assam.

I am laying my rest of the speech on the Table.

*I am thankful to Honourable Railway Minister Mamataji for granting two new rails to Assam, one weekly Chandigarh from Dibrugarh, another Guwahati-Coochbihar and few Projects for Assam.

But these two new trains will serve very little purpose for the huge number of railway passengers. One is weekly and other is for limited passengers. Honourable Mamtaji is a fiery lady. She will no doubt understand the problems of N.E. Region.

Long standing demand for new trains for Guwahati − Nagpur- Pune, Guwahati-Banglore, Guwahati − Chennai has been simply connived.

As large number of students and huge number of patients travel to these places from all over N.E. states for the purpose of

higher studies and for better medical treatment. Due to want to sufficient trains for Chennai, Bangalore and

... This part of the Speech was laid on the Table

Pune, the hope of people (Passengers) seems to be belied. I urge honourable minister to materialize this need.

N.E. Region is a land-locked region. It is connected to rest of country and only by 22 km. stretch of land.

Niggardly attitude in all these sixty two years of independence cracked the body polity of N.E. India.

This Railway Budget simply denies what is due to this region.

Local trains move by snail's speed. Safety and comfort is the key word for travel. This is missing. As most of the level crossings are kept without over bridges, passengers lost 2-3 hours of their valuable time as every train had to be stopped to give way to the other. I urge the honourable Minister to take appropriate measure very urgently.

Assam is the only State where there is no provision for double Broad Gauge line. D.B. stopped at NGP. This apathetic attitude simply adds misery to the people and given no relief to the travel bottleneck. Why cannot be double track Broad Gauge line in Assam, what is the reason? To materialize double B.G. line, two more rail bridge over river Brahaputra is a must. I hope and urge the minister to grant additional fund in her command to fulfill this land standing needs of Assam and N.E. Region.

I urge upon Minister to undertake B.G. Line from Mainaguri (WB) to Jogighopa to Guwahati. This will clear saturated congestion in the station on the line.

There is a proposal for coach factory-in Bongigar (Assam) in the present budget. There is no mention of it in the budget. it is the demand since 1982.

Hope, Honourable Madam, there is no proposal for speedy completion of bridge in Bogibil (Dibugarh). This is the only bridge over Brahmaputra connecting eastern and northern Assam. Adequate fund be granted for the speedy completion of this bridge.

Madam, I urge to beef up security measures in lumding to Badarpur Section where many of Railway men were shot dead. Railway's different unions demand adequate security for long.

Out of 14 lakh rail men, share of N.E. is very marginal. I urge upon Honourable Minister that for 'D' category post in NE.R. local aspirants be considered.

Madam, I urge Honorable Minister to make provision for alternative rail line in between Guwahati − Sibsagar Jorhat to ensure speedy and easy movement of train service.

Sir, through you I would like to request hon. Minister to convert existing meter gauge lines which are abandoned, to Broad gauge line, which will surely cater to the long standing need to Assam and N.E. Region. This saves both time and money.

Presently there is no train connection to anyone of the NE Regions state capital with Guwahati.

One overnight super-fast express in between Guwahati-Calcutta is necessary. Present super fast express takes 24 hours.

Condition of rail − coach even of Rajdhani Express is pathetic.

Electrification of Train to and from Assam promised many a time. In the present budget the honourable Minister did not mention any point regarding this matter. I hope the Minister would surely meet their long-standing demands within her present tenure.*

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Sir, I thank you for giving me an opportunity to participate in this discussion. First of all, I wholeheartedly congratulate the hon. Railway Minister for presenting a very good Budget. There is an attempt to fulfill the dreams and wishes of the poor people. Actually, this Budget is for the poor.

Then, we can see so many proposals in this Budget, especially the introduction of new train for youth, new train for ladies, and new train for the aged-people. These are all good initiatives from the Railway Ministry. This is a message to the youth and women of our country that the Indian Railways is with them.

Then, the Izzat Scheme which has been announced by the Railway Minister is very much appreciable as the poor labourers can buy a season ticket for Rs.25 per month under this Scheme. He can travel up to 100 kilometres every day. This is a very innovative scheme. I congratulate the Railway Minister for this.

Substituting the words 'economic viability' with 'social viability' is a major revolutionary step as far as we are concerned. We the representatives of the people have seen so many times that the Railway bureaucrats reject the project by saying that it is not economically viable. There are so many such projects. Now we can expect that this will not happen in future.

Our Opposition Members are very much concerned about the privatization of Indian Railways and especially our Left friends are very much concerned about the privatization of Indian Railways. But I am sure Indian Railway will never be privatized. But what are they doing? They are talking against privatization almost 24 hours but they are selling the land of the farmers. We have seen that in Nandigram and Singur. That is not the way of UPA Government and I am very much sure about that.

Coming to Kerala, I just want to have a clarification regarding the coach factory and bogie factory. These projects were announced in the previous Railway Budget. I urge upon the Government to include these two projects in their 100-days Programme. As far as Kerala is concerned, we have a long standing demand about the Peninsular Zone. We demand this because of the step-motherly treatment of the Southern Railway towards Kerala. They have never given passenger amenities to us. We can go through the expenditure on passenger amenities and we can find out that the expenditure in Kerala is very low. Therefore, we are emphasizing on a Railway Zone.

Regarding doubling, Shornur-Mangalore line is almost complete. But the doubling work on Ernakulam to Kayamkulam via Kottayam and Alleppey is going on a very slow pace. We want more funds for this. That is why, I appeal the hon. Minister that Ambalappuzha and Alappuzha section must be taken up this year itself.

As regards Alleppey, it is the most renowned backwater tourist destination. I would appeal to the Railway Ministry to include Alappuzha in their multi-purpose project.

As regards bogies, we can see that all the trains from Kerala have less bogies. The sanctioned bogies are 20 but the train goes with only 14 bogies. I urge upon the Government to give more bogies to Kerala. I would also request her to give more passenger trains to Kerala, especially from Ernakulam to Kayamkulam section. There is a lack of train and it is difficult for the poor people.

The Railway Minister has announced Adarsh Stations. In these 307 stations, no station has been included from Kerala. It is very embarrassing. I would request the Railway Minister to include Cherthala and Haripad which fall in my Constituency in the list of Adarsh Stations.

Another thing is that the funds allocated by the Railways to Kerala are not sufficient at all.[R73]

Fund allocation to railway projects by the Railway Ministry is very less. In the last three to four years we have reached to the conclusion that fund allocation for development of railway infrastructure in the State of Kerala is not adequate. I would like to appeal to the hon. Railway Minister to allocate more funds to Kerala especially for doubling and electrification of tracks.

Sir, I would, once again, like to thank you for giving me this opportunity to speak on the discussion on the Railway Budget and also congratulate the hon. Railway Minister for presenting such a beautiful Budget.

***SHRI HARIBHAU JAWALE: (RAVER):** As it is clearly stated that Railway is the visible face of the Government, I congratulate Hon'ble Smt. Mamataji Banerjee for the Railway Budget presented for 2009-2010 for no increase in the Passenger Fares for all classes of the society and no rise for the Goods Freight Charges. I want to bring in front of this house the facts of the Jalgaon. Buldhana and adjacent District Peoples, for there continuous demand since long around 25 years for the BHUSAWAL −MUMBAI EXPRESS.

Jalgaon District in Maharashtra State is the largest Growers of Banana and large demand in the country has fulfilled by our District out of the total supply. As discussed in the budget speech Hon'ble Madam quoted for the National wastage of Fruits and Vegetables because of non proper handling and transportation. We at Bhusawal are in continuous demand to provide a Air Conditioned Cold Storage Cargo for this transportation of Banana at the concessional rates as the Railway are providing for BCN Racks. Even the faster cargo transportation by means of VPU racks should be provided with concessional rates of freight.

In this budget speech Hon'ble Madam has discussed the railway in not only meant for economically viability but to look this budget as a social viability to provide enough infrastructural affordable facilities to the poorest people of the society to take benefit of it. Hence I put forward my demands for this Railway budget of 2009-2010.

* Speech was laid on the Table.

1. To attach One-3 AC, Two-Sleeper and Two-General class coaches from Bhusawal to Amravati-Mumbai Express (2111/2112).
2. To improve Railway connectivity and infrastructure development, the conversion of Pachora-Jamner Narrow Gauge to Broad Gauge with extension upto Malkapur via Bodwad-Nadgaon (the home town of our Honourable President of India Smt. Pratibhaatai Patil).
3. To provide the stoppage at Nandura and Thane (Mumbai) for Amravati-Mumbai Express (2111/2112).
4. To provide First Class AC coach each for Karnatak Express (2627/2628) and Goa Express (2779/2780).
5. To take real care of the poorest people of the society the Bhuwawal-Mumbai passenger which was earlier running and closed the operation by the authority should be immediately put in to operation.
6. To provide VPU racks from Bhusawal Division for transportation of Banana to save and to really honour the efforts of the farmers with the concessional rates as applicable for the BCN racks of Banana Transportation.
7. To provide the Air Conditioned Cargo station at Savda and Raver for faster transportation of quality Pre Cooled Banana.
8. To provide a special train namely Sai Super fast Express from New Delhi to Shirdi, The Holy Place of Sai Baba. I am observing that lot of Pilgrimages around the Capital traveling of Shirdi since long through the long distance trains such as

Karnataka Express. Goa Express and Mangala Express thereby hampering the long distance travelers space in the train.

9. And at last the Dream of the Jalgaon Peoples for the new train starting from Bhusawal to Mumbai.

10. To issue new license & registered coolie on the crowded stations as the number of coolie has reduced because some senior coolie has promoted in Railway Service on Gangeman post in the last Budget.

11. Please provide stoppage at stations for respective trains as specified below, Malkapur to Nagpur-Pune Super Fast Express. Raver for Kamayani Express and Jalgaon for Goa Express. Sachkhand Express. Mangala Express and Gitajali Express.

Please do the needful and Oblige.

0

श्री रामकिशुन (चन्दौली): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल बजट पेश किया है, उस संबंध में मुझे कहना है कि जनपद उत्तर प्रदेश में भारत का ही नहीं, बल्कि एशिया महाद्वीप का सबसे बड़ा रेलवे का यार्ड है, जिसके विकास के लिए इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। अब चाहे बिहार की गाड़ियां हों, बंगाल की गाड़ियां हों या उड़ीसा की गाड़ियां हों, ये सभी महत्वपूर्ण गाड़ियां मुगलसराय, उत्तर प्रदेश से होकर गुजरती हैं। मुगलसराय का यार्ड बहुत बड़े क्षेत्र यानी 10-15 किलोमीटर में बना हुआ है। वहां बहुत बड़ी रेल की सम्पत्ति है, लेकिन उस क्षेत्र के विकास के लिए माननीय रेल मंत्री जी ने इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया है।

देश के पूर्व प्रधान मंत्री स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री जिन्होंने जय जवान, जय किसान का नारा दिया, उनकी वह जन्मस्थली है। देश के कोने-कोने से ट्रेन्स, सवारी गाड़ियां और मालगाड़ियां वहां से होकर गुजरती हैं। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि मुगलसराय के रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन स्थापित किया जाये।

सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने अपने बजट मे कहा कि रेलवे की खाली जमीनों पर औद्योगिक विकास के लिए कारखाने या कुछ मेडिकल कालेज और नर्सिंग होम खोलने चाहिए। मुगलसराय में हजारों एकड़ जमीन फालतू पड़ी है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करूंगा कि वहां मेडिकल और नर्सिंग कालेज जैसे महत्वपूर्ण प्रतिष्ठान की स्थापना की जाये।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश सरकार ने अपने यहां रेलवे सैटलमैंट बोर्ड बनाया था। रेलवे सैंटलमैंट बोर्ड से मुगलसराय की रेलवे कालोनियों का विकास होता था, जिनमें दो-तीन या पांच करोड़ रुपये खर्च होते थे। लेकिन रेल अधिकारियों की लापरवाही से रेलवे सैटलमैंट बोर्ड समाप्त कर दिया गया, जिससे वहां की नागरिक सुविधाएं, जो रेल कर्मचारियों को मिलनी चाहिएं, वे नहीं मिल पा रही हैं। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि उस क्षेत्र के विकास के लिए उत्तर प्रदेश सरकार जो पैसा देती थी, जिससे पार्क बन रहे थे, तालाब का सौन्दर्यीकरण हो रहा था, रेलवे कालोनियों की सड़कें बन रही थीं, वे सब काम बंद हो गये हैं। हमारी मांग है कि इन रेलवे कालोनियां में 14 हजार से ज्यादा रेल कर्मचारी रहते हैं, इसलिए उन कालोनियों के विकास के लिए एक

कार्यक्रम बनाया जाये।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वहां देश के कोने-कोने से गाड़ियां आती हैं जो दस या पन्द्रह मिनट रुकती हैं, लेकिन वहां से कोई गाड़ी दिल्ली-लखनऊ के लिए नहीं चलायी जाती है। यह मेरे क्षेत्र का मामला है इसलिए मैं चाहता हूं कि वहां से कोई गाड़ी दिल्ली-लखनऊ के लिए चलायी जाये। इसके साथ-साथ उस क्षेत्र में दर्जनों मानव रहित क्रासिंग हैं जहां आये दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। मैं चाहता हूं कि उन पर रेलवे का गेट लगे। जनपद चन्दौली नया जिला बना है, जो वाराणसी का पार्ट है। वह गंगा नदी के उस पार है। उस जिले को रेलवे लाइन दो भागों में बांट देती है। एक--मुगलसराय गया हावड़ा लाइन है और दूसरी--मुगलसराय पटना लाइन है। इससे जिले का आवागमन रुक जाता है। जब रेलवे के गेट बंद होते हैं तब लोग अस्पताल नहीं जा पाते, जिला मुख्यालय नहीं जा पाते। इसलिए हमारी आपके माध्यम से रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री से मांग है कि रेलवे गेट बंद होने से वहां जो गंभीर संकट पैदा होता है, उस पर आप ओवरब्रिज बनाने का काम करें। [MSOffice74][MSOffice75]

महोदय, मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि चंदौली जनपद सिंगूर और नन्दीग्राम बन जाएगा। आप फ्रेट कॉरीडोर योजना के तहत नई रेलवे लाइन बना रहे हैं, बंगाल, बिहार और उत्तर प्रदेश तक आप रेलवे की पटरियों के समानांतर फ्रेट कॉरीडोर बना रहे है। जनपद चंदौली में आप एक तीसरी लाइन बना रहे हैं जिसमें किसानों की हजारों एकड़ कृषि योग्य उपजाऊ जमीन चली जा रही है। इसलिए चंदौली सिंगूर बन जाएगा। आपने बहुत संघर्ष किया है।

कुछ चीजें ऐसी होती हैं, जिनके बारे में बोलना जरूरी होता है। आपने इज्जत ट्रेन चलाने की बात कही है। किन ट्रेन्स में आप बोगियां बढ़ा रहे हैं? जनरल बोगियों में पैसेंजर इतने ज्यादा होते हैं कि वे ट्रेन के ऊपर चढ़ जाते हैं, लोग उसकी बांह पकड़कर खींचते हैं। आप इज्जत की बात करते हैं, लेकिन इस तरह लोग बेइज्जत होते हैं। जनरल कंपार्टमेंट में बैठने के लिए लोग अपमानित होते हैं, तो कैसे आप इज्जत ट्रेन चलाने की बात कर रहे हैं? आप हर ट्रेन में बोगियां बढ़ा दीजिए, उनमें जनरल बोगियां बढ़ाइए, आपकी योजना कामयाब हो जाएगी।

MR. CHAIRMAN: You have taken five minutes. So, please conclude in one minute.

श्री रामकिशुन : मुझे दो मिनट का समय और दे दीजिए। महोदय, हम लोग कमजोर हैं, अगर आप रोंकेंगे तो हम बोल नहीं पाएंगे।

महोदय, आप जो इज्जत ट्रेन्स चला रहे हैं, उसमें भी पैसेंजर्स बेइज्जत होते हैं। आप ट्रेन्स में बोगियां बढ़ाइए। दूसरी बात कहना चाहता हूं कि मुगलसराय स्वर्गीय लाल बहादुर शास्त्री की जन्मस्थली है, इसको भी ठीक कराने का काम कीजिए। पिछले पांच सालों से जो अफसर वहां पर मनमानी कर रहे हैं, उन पर भी आपकी निगाह होनी चाहिए। वहां कर्मचारियों का शोषण हो रहा है और रेलवे विभाग की क्षति हो रही है। यह बहुत बड़ा यार्ड है, वहां बड़े पैमाने पर रेलवे की चोरियां होती हैं, निर्दोषों को वहां फंसा दिया जाता है। रेल प्रशासन चोरों से सांठगांठ करके उन चोरों को नहीं पकड़ता है, लेकिन जो निर्दोष लोग हैं, उनका चालान कट जाता है। मुगलसराय एशिया का सबसे बड़ा यार्ड है। वहां के विकास के लिए माननीय ममता जी से निवेदन करूंगा कि यह शास्त्री जी की जन्मस्थली है, इस देश के एक ईमानदार और शानदार प्रधानमंत्री की जन्मभूमि और कर्मभूमि रही है।

MR. CHAIRMAN: You have made that point many times. So, do not repeat it.

श्री रामकिशुन : इसलिए मुगलसराय के विकास को गंभीरता से लीजिए। वहां नई जमीन लेकर आप फ्रेट कॉरीडोर बना रहे हैं। आपके पास वहां पर जमीन है।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Mr. Minister, kindly take note of the points regarding Mughal Sarai.

श्री रामकिशुन : वहां रेलवे की आलरेडी जो पटरियां बनी हैं, उनके समानांतर बहुत सी जमीन पड़ी है, आप नई रेल लाइन बिछाने के लिए उसका उपयोग कीजिए। वह रेलवे की जमीन है, वहां कारखाना है, वहां 200 एकड़ जमीन है। उसका उपयोग किया जाना चाहिए।

* आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया है इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं । महोदय, माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में भारत की ही नहीं, बल्कि एशिया महाद्वीप के सबसे बड़े रेलवे यार्ड मुगलसराय उत्तर प्रदेश के बारे में इसे बजट के प्रावधान के अंतर्गत कोई महत्वपूर्ण निर्णय नहीं लिया है । मुगलसराय रेलवे यार्ड से देश के कोने-कोने में सवारी गाड़ियां तथा माल गाड़ियों का बड़े पैमाने पर आवागमन होता है । परंतु खेद के साथ कहना पड़ रहा है इस मुगलसराय रेलवे क्षेत्र के विकास तथा अन्य सुविधाओं को उपलब्ध नहीं कराया गया । मुगलसराय रेलवे स्टेशन जनपद चन्दौली का मुख्य स्टेशन एवं नगर है । बड़े पैमाने पर यहां रेल कर्मचारी अपनी सेवाएं रेलवे को देते हैं तथा रेलवे द्वारा निर्मित कालोनियों में आवास करते हैं । उन कालोनियों का रख-रखाव तथा सुन्दरीकरण आदि के लिए इस बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया । पहले उ.प्र. सरकार द्वारा रेलवे सेटलमेंट बोर्ड का गठन किया गया था जो रेलवे आवासों में रहने वाले कर्मचारियों, उनके परिवारों को नागरिक सुविधाएं उपलब्ध कराता था । तथा बहुत से काम करोड़ों रूपयों की लागत से रेलवे सेटलमेंट बोर्ड रेलवे परिसर में कराता था । रेलवे अधिकारियों द्वारा एक साजिश के तहत रेलवे बोर्ड को समाप्त करा दिया गया जिससे बहुत सारी सुविधाएं रेल कर्मचारियों

â€¦. This part of the Speech was laid on the Table.

को नहीं मिल रही है । इन रेलवे कालोनियों के विकास के लिए रेलवे द्वारा कुछ महत्वपूर्ण कार्य कराया जाना बहुत ही आवश्यक है । कालोनी में सड़कों का निर्माण, पार्क, सामुदायिक केन्द्र तथा अन्य वह कार्य जिससे सांस्कृतिक कार्यक्रम आदि पूरा किये जा सके । मुगलसराय रेलवे स्टेशन तथा वाराणसी कैन्ट रेलवे स्टेशन बहुत ही महत्वपूर्ण स्टेशन है । यहां पर विदेशी नागरिकों के साथ-साथ देश के कोने कोने से लोग प्रतिदिन हजारों की संख्या में आते हैं । इसलिए आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री जी से माग करता हूं कि मुगलसराय रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाये जाने का काम करें । जनपद के बीचोंबीच दो-दो रेलवे लाइनों का निर्माण हुआ है जिससे जनपद की जनता को मुख्यालय व अस्पताल आदि स्थानों पर आने-जाने में काफी समय लग जाता है । जब रेलवे के गेट बंद होते हैं तो । कभी कभी तो आधे घंटे से लेकर एक घंटे तक रेलवे के फाटक बंद रहते हौ जिसके कारण गंभीर मरीज अस्पताल पहुँचने के पहले ही दम तोड़ देते हैं । इसलिए जनपद चन्दौली के महत्वपूर्ण स्थान मटकुट्टा रेलवे गेट व चन्दौली मुख्यालय के रेलवे गेट तथा सैयद राजा रेलवे गेट पर रेलवे ओवरब्रिज का निमार्ण कराया जाए ।

देश में मानवरहित रेलवे क्रासिंग होने के कारण विगत वर्षो में कई बड़े पैमाने पर रेलवे की दुर्घटनाएं हुई जिसमें सैकड़ों नागरिकों की जानें चली गई तथा रेलवे को भारी क्षति उठानी पड़ी । इसलिए आपके माध्यम से मा. रेल मंत्री जी से मांग है कि मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर रेलवे फाटक लगाये जाये । मेरे क्षेत्र चन्दौली के अंतर्गत हृदयपुर, सरोइयां, धरना तथा बनारस, गाजीपुर रेलवे लाइन पर स्थित मानव रहित क्रासिंगों पर रेलवे फाटक बनाये जाये ।

आजादी के बाद आज तक गरीब यात्रियों को रेल यात्रा के दौरान शुद्ध पानी उपलब्ध कराने के लिए इस बजट में कहीं कोई प्रावधान नहीं है । यह विडंबना है कि सबसे ज्यादा रेल यात्रा गरीब लोगों द्वारा की जाती है । आज भी रेलवे के गरीब तबके के लोगों को रेल यात्रा के दौरान पीने के लिए शुद्ध पानी नहीं मिलता है । उन्हें आज भी वहीं पानी मिलता है जो पानी ट्रेनों में हाथ धोने, शौच आदि के लिए इस्तेमाल होता है । इज्जत के साथ रेल में सफर करने का सपना मा. मंत्री जी का तभी साकार होगा जब गरीब यात्रियों को शुद्ध पानी पीने के लिए रेलवे के द्वारा नःशुल्क उपलब्ध कराया जायेगा । मा. रेल मंत्री ने फ्रेड कॉरीडोर योजना का बड़े जोर शोर से इस बजट में प्रावधान किया है । जनपद चन्दौली में इस योजना के लिए किसानों की अलग से जमीन ली जा रही है जो उपजाऊ व कृषि योग्य है । जबकि पहले से रेलवे लाइनों के किनारे रेलवे विभाग की स्वयं की जमीन खाली पड़ी हुई है । इसलिए किसानों की जमीन न लेकर उ.प्र. के जनपद चन्दौली में रेलवे लाइनों के पास खाली भूमि पर ही रेलवे की लाइन बिछायी जाय ।

मा. रेल मंत्री जी को याद दिलाते हुए कहना चाहता हूं कि जनपद चंदौली में पहले एक रेलवे विभाग का संयंत्र कारखाना बनाने के लिए सैयद राजा रेलवे स्टेशन के पास में 200 एकड़ जमीन किसानों की जमीन ली गयी थी । लेकिन उस पर कारखाना आज तक नहीं बन पाया । जमीन रेलवे विभाग की है अतः मा. रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि रेलवे कारखाना बनाने के लिए ली गयी जमीन पर एक रेलवे का बड़ा कारखाना लगाये जाने की व्यवस्था करें । रेलवे सेटलमेंट मुगलसराय द्वारा पूर्व रेलवे के अंतर्गत मानसरोवर तालाब का निर्माण उ.प्र. सरकार के धन से कराया जा रहा था । जो अभी तक अधूरा है । उस मानसरोवर तालाब पर पक्के घाट के अधूरे कार्य को पूरा कराया जाय । जहां पर त्यौहारों पर बड़ी संख्या में लोगों द्वारा धार्मिक कार्य कराये जाते हैं तथा प्रति वर्ष हजारों लोगों द्वारा छठ पूजा, देव दीवाली, दशहरा आदि बड़े हर्ष के साथ मनाते हैं । मा. रेल मंत्री जी ने कई नई रेलगाड़ियों को चलाने की घोषणा की है जो हावड़ा से दिल्ली के बीच चलेगी जिसका स्टापेज मुगलसराय किये जाने की मांग करता हूं । मैं आपके माध्यम से जिला मुख्यालय से मुगलसराय तथा मुगलसराय से वाराणसी के लिए दिन में कम से कम चार बार आने जाने के लिए लोकर ट्रेन चलाये जाने की मांग करता हूं । मुगलसराय रेलवे का मंडल है जिसका जोन हाजीपुर दूर कर दिया गया है इस पर भी मा. रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि गंभीरता से विचार करके यहां के लोगों की कठिनाइयों को देखते हुए उनकी समस्याओं का हल करने का कष्ट करें । मुगलसराय रेलवे की बहुत बड़ी यार्ड है । यहां बहुत बड़े पैमाने पर रेलवे ट्रेनों का आवागमन होता है । मालगाड़ियां भी बड़े पैमाने पर चलती है । चोरी आदि की गंभीर घटनाएं होती रहती है जिसको रोका जाना चाहिए क्योंकि इससे रेलवे को बहुत बड़ी क्षति होती है । रेलवे कालोनियों में आने जाने के लिए सड़कों का उच्च कोटि का निर्माण करवाया जाय तथा रेलवे कर्मचारियों एवं अन्य केन्द्रीय कर्मचारियों के बच्चों को पढ़ने का एक दूसरा केन्द्रीय विद्यालय स्थापित किया जाय । मुगलसराय रेलवे मंडल के अंतर्गत कई ऐसे अधिकारी बहुत दिनों से यहां पर पड़े हुए हैं जो रेलवे कर्मचारियों का शोषण कर रहे हैं । ऐसे रेलवे अधिकारियों को चिन्हित कर उन्हें यहां से हटाये जाने की आवश्यकता है तथा उन अधिकारियों को जो बड़ी ईमानदारी, निष्ठा से रेलवे में काम कर रहे हैं उनको महत्वपूर्ण पदों पर रखा जाना महत्वपूर्ण होगा । *

MR. CHAIRMAN: Why do you behave like this? Why do not you take your seat? If there is any other suggestion, you may give it in writing.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record. Please take your seat.

*(Interruptions) â€¦**

MR. CHAIRMAN: You have to take your seat. What you are saying is not going on record. You have to help me in running the House. Please take your seat.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Vijay Bahadur Singh may speak now.

* Not recorded.

1

ाळ विजय बहादुर सिंह (हमीरपुर): महोदय, मैं बहुत संक्षेप में बोलना चाहता था, लेकिन इस गर्मा-गर्मी में जो बोलना चाहता था, वह भी भूल गया हूं।

मैं अगर एक वाक्य में कहूं कि मैंने बहन ममता जी द्वारा प्रस्तुत बजट को जो पढ़ा, सुना और डिस्कशन देखा, अगर मैं एग्जामिनर हूं और इसे इनकी कॉपी मानी जाए तो मैं इनको इसके लिए 100 में से 100 मार्क्स दूंगा। यह बहुत बढ़िया बजट है। लेकिन 100 मार्क्स देने

के बाद भी रिजल्ट डिक्लेयर नहीं करूंगा। इनको फर्स्ट पोजीशन नहीं मिलेगी, जब तक कि इसके इंप्लीमेंटेशन की बात न हो जाए। हमने कल माननीय लालू प्रसाद जी और बहन ममता जी के बीच बातचीत सुनी।[r76]

उन्होंने जो बात कही और वह पहले रेल मंत्री हैं, जो अपने रेल मंत्री के काल को गोल्डन पीरियड की बात कर रहे थे, उससे ऐसा लगता है कि वह रेल मंत्री न होकर घोषणा मंत्री ज्यादा हैं कि पिछली बार कितनी नई रेलगाड़ियां चलाने की घोषणा हुई और उनमें से वास्तव में कितनी पटरी पर आईं और कितनी रेलगाड़ियां चलाने की योजना है। मैं इस बारे में निवेदन करूंगा कि छः महीने बाद ही देखा जाए कि इसमें कितनी प्रगति हुई है।

रेल मंत्री जी ने अपने रेल बजट भाषण में कई स्टेशंस को विश्व स्तर का बनाने की बात कही है। लेकिन अभी उनकी क्या दुर्दशा है, यह मैं बताना चाहता हूं। वैसे तो मैं 40 साल तक इलाहाबाद में वकालत करता रहा हूं, लेकिन मैं चुनाव महोबा-खजुराहो के क्षेत्र से लड़ा हूं। इलाहाबाद के स्टेशन के प्लेटफार्म नम्बर दो और तीन को देखा जाए तो मालूम पड़ेगा कि कितनी गंदगी है। वहां कोई आदमी खड़ा तक नहीं हो सकता। एक तरफ आप विश्व स्तर के स्टेशन बनाने की बात कर रहे हैं, तो दूसरी तरफ इतना गंदा स्टेशन वहां है। यह इसी तरह से है कि अगर कोई घर बनाए तो वह ड्राइंग रूम में तो मार्बल लगाए और बरामदे में कीचड़ और गड्ढे हों, तो कैसा लगेगा।

जब मैं अपने क्षेत्र में सम्पर्क क्रांति से जाता हूं तो वह इतनी गंदी ट्रेन है, इतने गंदे उसमें बैडिंग रहते हैं, रात भर आप जागते रहें, रात को दो-तीन बजे वह वहां पहुंचती है, लेकिन कोई देखने वाला नहीं है। इसलिए इस पर ध्यान दिया जाए।

रेल मंत्री जी ने एक बात बहुत रिमार्केबल कही और वह कही आम आदमी की बात। मैं समझता हूं कि आम आदमी की बात करते हुए उनसे शायद आम महिला की बात छूट गई। मैं चाहता हूं कि ए.सी. सेकंड क्लास में अगर कोई महिला या वरिष्ठ नागरिक यात्रा करता है, तो उसे लोअर बर्थ आटोमेटिकली एलाट कर देनी चाहिए। मैंने खुद देखा है कि किसी महिला को अपर बर्थ एलाट हुई, तो उसे चढ़ने और उतरने में बहुत कठिनाई होती है।

रेल मंत्री जी से मैं एक बात और कहना चाहता हूं। हमने देखा है कि जो ट्रेंस रात को चलती हैं, उनमें यात्रियों को ही जगा रहना पड़ता है। कोई अटेंडेंट वगैर नहीं होता। जब हम रात को किसी स्टेशन पर पहुंचते हैं, जैसा मैंने अभी अपना उदाहरण दिया, जब मैं सांसद बना कि रात को कितनी दिक्कत आती है। आपको दो घंटे पहले से ही बैठना पड़ता है कि कहीं स्टेशन न आ जाए। अगर कोई अटेंडेंट किसी कोच में हो भी तो उससे कहें कि हमें अमुक स्टेशन आने से पहले जगा दे, तो वह कहता है कि यह मेरी ड्यूटी नहीं है। इसी तरह यदि हमने उससे यह पूछ लिया कि कौन सा स्टेशन आया है, तो वह उसका जवाब नहीं देता। इसलिए इस पर भी विशेष ध्यान देना चाहिए।

रेल मंत्री जी ने सफाई व्यवस्था पर जोर दिया है, यह एक अच्छी बात है। मैं यह कहना चाहता हूं कि सफाई व्यवस्था की बात सही अर्थों में सार्थक होगी, जब आप स्टेशंस और उसके परिसर में पान मसाला और पान आदि की बिक्री बंद करा दें।

जहां तक मेडिकल कालेज की बात कही है, यह बहुत अच्छी बात है। लेकिन रेलवे में 14 लाख कर्मचारी हैं। आप छोटी-छोटी आईटीआई, जिसमें हाई स्कूल पास करने के बाद उन्हें टेक्नीकल नौकरी मिलती है, उसकी स्थापना करें तो ज्यादा लोग बेनिफिट होंगे, मेडिकल कालेज की बनिस्बत।

मैं एक बात यह कहना चाहता हूं कि दिल्ली से झांसी, मानिकपुर जो ट्रेन जाती है, वह सप्ताह में तीन दिन चलती है। मेरी मांग है कि उसे सप्ताह में पांच या सातों दिन चलाया जाए और झांसी से मानिकपुर को डबल लाइन किया जाए।

आखिर में मैं यह कहना चाहता हूं कि बिहार और बंगाल की इस लड़ाई में...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी : कोई लड़ाई नहीं है।...(व्यवधान)

श्री विजय बहादुर सिंह : ठीक है, आपस में दोनों की बड़ी अच्छी दोस्ती है, दोनों भाई-भाई हैं। मैं चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश पर भी ध्यान दिया जाए। मैं यह कहना चाहता हूं कि वैसे तो उत्तर प्रदेश पर ध्यान दिया गया है,लेकिन जरा रिलेक्टेंटली दिया है। इसलिए इसमें भी सुधार होना चाहिए। अगर लालू जी ने कहा है कि उनका गोल्डन पीरियड था तो मैं यह कहना चाहता हूं कि ममता जी का रेल मंत्री का कार्यकाल प्लेटिनम पीरियड होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और इन्हें आशीर्वाद देता हूं।

2

***डॉ. अरविन्द कुमार शर्मा (करनाल):** मैं माननीय रेलवे मंत्री सुश्री ममता बनर्जी द्वारा यूपीए सरकार की चैयरपर्सन आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी जी एवं माननीय प्रधानमंत्री डॉ0 मनमोहन सिंह जी के दिशा निर्देशन एवं मार्ग दर्शन में प्रस्तुत किये गये रेलवे बजट की जो कि सामाजिक दृष्टिकोण के अंतर्गत समाज के सभी गरीब एवं आम वर्गों को ध्यान में रखकर समग्र विकास एवं लोकहित में लिये गये निर्णयों की तहेदिल से सराहना करता हूं तथा रेलवे बजट का आम जनहित में समर्थन करता हूं।

माननीय रेलवे मंत्री जी, मेरे करनाल लोक सभा क्षेत्र में दो ऐतिहासिक जिले आते हैं। करनाल जो कि राजा कर्ण की भूमि है और पानीपत जो कि एक आजादी की लड़ाई के लिए तीन युद्धों को झेलने वाली ऐतिहासिक एवं औद्योगिक नगरी हे। एन सी आर क्षेत्र के साथ जुड़े हुए दोनों जिलों से प्रतिदिन रेलवे विभाग को लाखों रूपयों की आमदनी होती है। इसके साथ साथ पानीपत रेलवे जंक्शन भी है जहां से हरियाणा

एवं उत्तर प्रदेश के कई जिलों के लिए रेल सेवाएं निर्धारित की गई हैं।

मैं तीसरी बार लोक सभा का सदस्य चुनकर आया हूं, मेरे क्षेत्र में चिर-लम्बित कुछ रेलवे विभाग से संबंधित आम जनहित में मांगें हैं जिनको अभी पूर्णरूप से पूरा नहीं करवाया जा सका। मैं पूर्व रेलवे मंत्री जी का आभारी हूं जिन्होंने कुछ रेलवे मांगों को पूरा करने की कोशिश की थी।

मेरी आपसे प्रार्थना है कि मेरे संसदीय क्षेत्र की लम्बित मांगों को ध्यान में रखते हुए इनको जल्द से जल्द पूरा करवाया जाये इसके लिए मैं आपका अति आभारी होऊंगा।

नई रेल गाड़ियां चलवाने संबंधित मांगेः-

नई दिल्ली एवं दिल्ली से चंडीगढ़, अमृतसर एवं जम्मू के लिए पिछले कई वर्षो से कोई भी नई गाड़ियां नहीं चलाई गई हैं जबकि उत्तरी भारत का यह हिस्सा धार्मिक एवं ऐतिहासिक होने के नाते रेलवे को सबसे जयादा आमदन (revenue) देता है।

1. एक गरीब रथ़ नई दिल्ली से चंडीगढ़ तक चलाया जाये जो कि सोनीपत, पानीपत, करनाल, कुरक्षेत्र एवं अम्बाला सभी जिलों से होता हुआ चंडीगढ़ पहुंचे। चाहे यह सप्ताह में तीन बार चले।

2. डयूरोन्टो गाड़ी सेवाओं के तहत एक नई गाड़ी नई दिल्ली से चंडीगढ़ के लिए भी चलाई जाये क्योंकि चंडीगढ़, हरियाणा एवं पंजाब की राजधानी है तथा केन्द्रशासित शहर के साथ साथ एजूकेशन हब सिटी भी है।

3. नई दिल्ली से कुरूक्षेत्र तक हर रोज सुबह एवं शाम कम से कम दो ई एम यू सवारी गाड़ियां दैनिक रेल यात्रियों के लिए चलाई जायें क्योंकि दिल्ली में हर रोज हजारों की संख्या में इस ट्रेक पर दैनिक रेल यात्री पहुंचते हैं और रेलवे का यह सबसे बड़ा आपका स्रोत रहेगा।

---

*Speech was laid on the Table

नई रेलवे लाईनों से संबंधित मांगेः-

1. पानीपत जंक्शन से दीवाना, बापौली, कैराना, शामली, मुजफ्फरनगर, रेवाडी एवं हरिद्वार को जाने वाली एक नई रेलवे लाईन का कई बार सर्वे हो चुका है लेकिन अभी तक रेलवे विभाग ने इसकी मंजूरी नहीं दी है। हरियाणा एवं उत्तर प्रदेश के ग्रामीण अंचल के लोग हजारों की संख्या में देवनगरी हरिद्वार जाते हैं परन्तु इनको अपने गंतव्य स्थानों एवं हरिद्वार के लिए गाड़ी या तो पानीपत से या मुजफ्फरनगर से पकड़नी पड़ती है जिससे यहां के क्षेत्र की गरीब जनता में रोष है और मांग है कि इस लाईन को तुरंत बिछाया जाये।

2. मेरे संसदीय क्षेत्र में गरीब किसान एवं आम जनता पानीपत एवं करनाल से असन्ध क्षेत्र में जाती है और निजी वाहनों एवं बसों का प्रयोग करती है। कृपया करके एक नई रेलवे लाईन पानीपत से असन्ध के लिए भी मंजूर की जाये ताकि ग्रामीण अंचल के लोगों को रेलवे की सारी सेवायें मिल सकें।

रेलवे प्लेटफार्म संबंधित मांगेः-

1. मेरे संसदीय क्षेत्र के करनाल जिले के दो रेलवे स्टेशनों के प्लेटफार्मों को ऊंचा किया जाये तथा उनको आधुनिक एवं नया रूप दिया जाये। निम्नलिखितः (i) नीलोखेड़ी रेलवे स्टेशन - जिला - करनाल

(ii) तरावडी रेलवे स्टेशन - जिला - करनाल

आदर्श रेलवे स्टेशनों से संबंधित मांगें -

1. करनाल रेलवे स्टेशन को पहले ही आदर्श एवं आधुनिक रेलवे स्टेशन घोषित किया गया है लेकिन अभी तक उसको आदर्श रेलवे स्टेशन का दर्जा नहीं दिया गया है। वहां पर सभी आधुनिक एवं जनसेवाओं के साथ महिलाओं एवं बुर्जुगों के लिए एक नई रेलवे टिकट आरक्षित खिड़की का प्रावधान भी होना चाहिए।

2. पानीपत रेलवे स्टेशन एक जंक्शन है, पानीपत टैक्सटाईल एवं प्रटो हब है। हथकरगा का एक औद्योगिक क्षेत्र है । देश एवं विदेश से यहां लोग व्यवसाय के लिए आते हैं। इतना पुराना एवं ऐतिहासिक स्थल होते हुए भी आज तक रेलवे ने इसको आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित नहीं किया है। आप मेरे दोनों जिलों के करनाल एवं पानीपत रेलवे स्टेशनों को इस श्रेणी में सम्मिलित करें।

रेलगाड़ियों के ठहराव संबंधित मांगें -

1. हिमालयन क्वीन - समालखा रेलवे स्टेशन, शान ए पंजाब एवं पूजा एक्सप्रेस - करनाल रेलवे स्टेशन (अप और डाउन) को स्थायी ठहराव दिया जाये।

2. जम्मू मेल का घरोण्डा रेलवे स्टेशन, जिला करनाल का स्थायी ठहराव रहे।

3. नीलोखेड़ी रेलवे स्टेशन एवं तरावडी रेलवे स्टेशनों पर एकता एक्सप्रेस का ठहराव निश्चित किया जाये।

रेलवे में स्पोर्टस कोटा के तहत भर्ती संबंधित मांगे -

राज्य स्तरीय, अंतर्देशीय स्तर एवं अंतर्राष्ट्रीय स्तर के खिलाड़ियों को राज्यों के अनुपात पर स्पोर्टस कोटा के तहत नौकरियां दी जाये तथा राज्यों का अनुपात आरक्षित करके नई रेलवे खेल नीति तैयार की जाये ताकि हर राज्य के उच्च स्तरीय एवं योग्य खिलाड़ियों को रेलवे विभाग की सेवा का मौका मिल सके।

रेलवे भूमि संरक्षण एवं वृक्षा रोपण नीति लागू करने हेतुः-

रेलवे विभाग देश का सबसे बड़ा विभाग है। रेलवे लाईनों के साथ रेलवे की अपनी अधिकृत भूमि है जिस पर लोग शहरों में नाजायज कब्जा कर लेते हैं उसको रोकने के लिए रेलवे लाईनों के साथ उस भूमि पर वृक्षारोपण सुचारू रूप से किया जाना चाहिए और उनकी समय समय पर देखभाल करनी चाहिए ताकि हमारा पर्यावरण भी शुद्ध बना रहे।

नए रेलवे अस्पताल का निर्माण हेतुः-

नई दिल्ली से चंडीगढ़ रेलवे लाईन पर हरियाणा क्षेत्र में एक और नई रेलवे अस्पताल की आवश्यकता है ताकि दिल्ली स्थित रेलवे अस्पताल पर ज्यादा बोझ न पड़े। मेरी आपसे प्रार्थना है कि पानीपत रेलवे जंक्शन पर एक नए रेलवे अस्पताल का निर्माण हो।

अंतर्राष्ट्रीय स्टेशन से संबंधित -

एन.सी.आर क्षेत्र सोनीपत, पानीपत, गाजियाबाद, फरीदाबाद, बहादुरगढ़ जेसे क्षेत्रों के रेलवे स्टेशनों पर भी अत्याधुनिक सुविधाएं प्रदान करनी चाहिए क्योंकि यह सभी क्षेत्र दिल्ली राजधानी से अत्यंत प्रभावित रहते हैं।

माननीय मंत्री महोदय जी, मेरे संसदीय क्षेत्र की गरीब, आम एवं ग्रामीण अंचल की न के बराबर मांगे हैं जिनको पूरा करने पर रेलवे पर कोई भी अतिरिक्त भार नहीं पड़ रहा है। बहुत ही कम वित्तीय सहयोग से ये मांगे पूरी हो जायेगी तथा रेलवे को दस गुना इस क्षेत्र से आमदन होगी तथा गरीब जनता एवं दैनिक रेल यात्रियों की सभी मांगें पूरी हो जायेगी।

मैं, रेलवे मंत्री का, श्रीमती सोनिया गांधी एवं प्रधान मंत्री डॉ0 मनमोहन सिंह जी का आभार व्यक्त करता हूं कि उन्होंने भारत की जनता पर किसी प्रकार का आर्थिक बोझ न डालते हुए रेलवे सेवाएं उपलब्ध करवाई हैं1 मैं इस लोकहित रेलवे बजट का पुनः सहयोग एवं समर्थन करता हूं।

3

श्री विष्णु पद राय (अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह): सभापति महोदय, पिछले 62 सालों में अंडमान और निकोबार द्वीपसमूह के साथ रेल मंत्री ने काला पानी की तरह बिहैव किया है। मैं उदाहरण देना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री ममता जी बैठी हैं। ममता जी पश्चिम बंगाल की अगली मुख्यमंत्री होंगी, इसमें कोई शक नहीं है, संदेह नहीं है। ममता जी में " मां-माटी-मानुष" की भावना है। इसलिए मुझे अंडमान-निकोबार द्वीपसमूह के उत्थान की उम्मीद जगी है। रेल मंत्रालय ने इकोनॉमिक वायबिलिटी के नाम पर कितने ही राज्यों के साथ बेइंसाफी की, लेकिन भारत के इतिहास में पहली बार रेल मंत्रालय ने गरीब, कमजोर और रिमोट एरिया के लिए चिंतन किया है और लगता है कि मंत्रालय उनके लिए कुछ काम करेगा। मैं ममता जी को सैल्यूट करता हूं। मेरे पास पीआईबी का 7 जुलाई 2009 का प्रेस-नोट आया है। मैं कांग्रेस पार्टी से अनुरोध करुंगा कि वे जवाब बाद में दें, क्योंकि शायद उनको मौका आज नहीं मिलेगा। इकोनोमिक वायबिलिटी के नाम पर अंडमान-निकोबार आता है, कश्मीर क्यों नहीं आता है। मैं एक उदाहरण देता हूं। वर्ष 2002-2003 में मैं सांसद था। रेल मंत्रालय ने एक सर्वे अंडमान पोर्ट-ब्लेयर से डिगलिपुर तक जिसकी दूरी 239 किलोमीटर है तथा उसके लिए 867 करोड़ रुपये की आवश्यकता थी। लेकिन रेल मंत्रालय ने पैसे की कमी बताई। कहा गया कि वायबिलिटी नहीं है। वही सरकार ने उधमपुर, श्रीनगर, बारामूला के लिए 292 किलोमीटर, वायबिलिटी न होने पर भी कश्मीर के नाम पर रेल लाइन बनायी। मैंने एक कम्पैरेटिव चार्ट दिया और आज मैं उसे यहां रखूंगा। अंडमान-निकोबार द्वीप समूह भी भारत का हिस्सा है। जो ट्रौपिकल जोन्स में आईलैंड नेशन्स हैं त्रिनाड और टोबेगो, समुआ और जमाइका का हमसे कम स्केअर किलोमीटर है। वह आज कहां और हम कहां पर खड़ा है। मेरा अनुरोध है कि " मां-माटी-मानुष" की नेत्री बहन ममता जी यहां बैठी हैं वे कितने दिन पार्लियामेंट में रहेंगी, मुझे भरोसा नहीं है। उन्होंने बंगाल को संभालना भी है।

KUMARI MAMTA BANERJEE: You will not decide it....(*Interruptions*)

श्री विष्णु पद राय : इसलिए मैं अनुरोध करुंगा कि जब वे रिप्लाई देंगी, तो अंडमान-निकोबार द्वीप समूह, जिसको हमारे वित्त मंत्री ने वर्ष 2004-2005 के अंतरिम बजट में मोस्ट बैकवर्ड डिक्लेयर किया, उसका ध्यान रखेंगी। माननीय राजीव गांधी जी ने पहली बार वर्ष 1986 में कहा कि अंडमान-निकोबार मोस्ट बैकवर्ड और रिमोट एरिया है।

MR. CHAIRMAN : That point has already been made. Please come to the next point.

...(*Interruptions*)

श्री विष्णु पद राय : मैं अनुरोध करुंगा कि इस लाइन की जरूरत क्यों है? किसान के लिए, टूरिज्म के लिए, बीमार के इलाज के लिए और देश के विकास के लिए इसकी जरूरत है। आज अंडमान में पोर्टब्लेयर से डिगलिपुर की दूरी 300 किलोमीटर है। वहां पर नाम के लिए सीएसी, नाम के लिए डिस्ट्रिक्ट हॉस्पिटल और नाम के लिए पीएसी है। अगर कोई प्रीग्नेंट मां ट्रीटमेंट के नाम पर रैफर होती है तो वह 300 किलोमीटर जिग-जैक टैरेन में, एम्बूलेंस में, यात्रा के दौरान, बच्चे को जन्म देने से पूर्व ही मर जाती हैं। इसलिए वहां पर रेल की जरूरत है। माननीय ममता जी वहां बहुत बड़ा काम कर सकती हैं। वहां पर स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया, स्टेट बैंक ऑफ इंडिया ने अपने कर्मचारियों को प्लेन टिकट के माध्यम से एलटीसी इश्यू किया है। अंडमान-निकोबार द्वीप-समूह आजादी के दौरान भारत का हिस्सा था। वहां की सैलूलर जेल, वीर सावरकर जी और पंजाब-बंगाल के कितने ही वीरों ने फांसी का फंदा चूमा और सजा काटा। वहां पर 14 लाख एम्प्लाइज उनके पास हैं और इन 14 लाख कर्मचारियों को फेज-वाइज अंडमान-निकोबार में एलटीसी का फैसिलिटी दें। वहां पर रेलवे एम्प्लाइज कम से कम पांच दिन रहे, इससे वहां एम्प्लाएमेंट आयेगा। वाजपेयी जी की सरकार ने जो रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड का एग्जाम शुरू किया था, वह यूपीए गवर्नमेंट ने बंद कर दिया। मैं उनसे अनुरोध करुंगा कि वहां पर रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड बंगाल तथा चैन्नई में दुबारा, एग्जामिनेशन सेंटर में इन द्वीपों के बच्चों को परीक्षा देने का अधिकार दे।

MR. CHAIRMAN: Please conclude within one minute.

...(*Interruptions*)

श्री विष्णु पद राय : पैसेंजर रिजर्वेशन सेंटर वहां पर एक है, लेकिन वहां पर दो सेंटर्स और खुलने चाहिए, यह मेरा अनुरोध है। मुश्किल आसान स्कीम के माध्यम से पोस्ट ऑफिस के द्वारा रेलवे टिकट का रिजर्वेशन किया जाएगा, द्वीपों में भी इस स्कीम के माध्यम से मैंने कुछ पोस्ट ऑफिसेज का नाम दिया है। [r77] अंडमान निकोबार द्वीप समूह में सरकारी कर्मचारी, जो मुख्य भूमि जैसे केरल, तमिलनाडु, बंगाल आदि से लोग आए द्वीपों में काम कर रहे हैं, उनकी छुट्टी तब काउंट होती है, जब वे घर पहुंचते हैं। अंडबार निकोबार की एडमिनिस्ट्रेटिव परम्परा है, रेलवे में द्वीपों के कुछ बच्चों को नौकरी मिली और वह नौकरी मुख्य भूमि में कर रहे हैं, उनका भी छुट्टी में घर आने के लिए जैसा द्वीपों के सरकारी कर्मचारियों को सुविधा दिया गया है, मतलब घर में पहुंचने के बाद छुट्टी ट्रीट किया जाए।

आखिर में मैं कहना चाहता हूं कि हमारे द्वीप में रिमोट बैकवर्ड द्वीप के नाते स्पेशल ड्राइव चलाई जाए, जिसमें विमेन कमांडो स्कोर्ड में द्वीपों के काबिल महिला को भी मौका मिला तथा द्वीपों में नेशनल इंटरनेशनल स्पोर्ट्स परसन भी हैं, उन्हें भी रेलवे में नौकरी का मौका मिले। मैं ममता जी से फिर निवेदन करूंगा कि कल जब वे रिप्लाई देंगी, तो अंडमान निकोबार का नाम रिमोट बैकवर्ड द्वीप के नाम से रेल बजट में आएगा, यह मैं उम्मीद करता हूं।

I would also like to lay my rest of the speech on the Table.

* I welcome the Railway Minister's speech on Railway Budget regarding "Railway Projects are to be measured only on the scale of economic viability or do we also need to look at the social viability of these projects. Are the fruits of development to be restricted only to the privileged few and not to the teaming population in the remote and backward areas of our country".

I salute Miss Mamata Bannerjee who has come up from the very grassroots of society. She knows the pulse and problems of *Maa, Maati and Manush.*

My submission through you, Madam, is for her to consider the following requests of Andaman & Nicobar Islands, to incorporate in the Railway Budget and implement at the earliest:

1. To provide rail services to A & N Islands, an updating survey was carried out in 2002-03 for Railway line between Prot Blair and Diglipur. As per the survey report, the cost of 239 km long line was assessed at Rs. 867 crores with negative rate of return. Replied by R. Velu, Minister of State for Railways on 3rd May 2007.

1. a. A similar negative rate of return was assessed for laying new railway line at Udhampur-Shrinagar-Baramullah, 292 km, which was sanctioned and taken up for execution to provide rail connectivity to Kashmir Valley.

1. b. This assessed rail line for Andamans is expected to be a vital link between Capital Port Blair with the Northern part of the islands passing through Middle andaman covering the majority of the rural/expected urban and suburban population currently at over 3 lakhs.

2. This railway project may kindly be taken up afresh, which will be beneficial to tourism, and also particularly to the farmers community, whose products such pulses, vegetables, fruits etc., find a remunerative market in Port Blair, but are being sold at throw away prices now or wasted due to this vital link being non-existent.

a. The only specialty hospital (referral hospital) is situated at G B Pant Hospital, Port Blair. All the expecting mothers have to be referred by doctors of CHC, District Hospital, PHC etc of Middle and North Andaman to G B Pant Hospital, Port Blair or periodic ante-natal checkup and care, as also for delivery and post natal care.

b. Weekly upto 10 expecting mothers are referred to Port Blair in situation of distress, by ambulance, covering 333 km of undulated, winding terrain by the AT Road taking over ten hours of arduous journey. Very few survive the journey even before they can reach the care of G B Pant Hospital. Many mothers have died before they could see the face of their children, many children have died before being brought to this world.

c. Patients with different ailments such as Cardiac [Heart], Stretchr bound trauma patients also have to travel the 333 km before they can be given specialized Medical attention. Many die of the pain for rough travel more than their actual ailment or trauma of accident.

3. Middle and North Andamans have received more than Rs. 1000 crores as investment in the form of purchase of landed property with the intention of developing them into tourist facilities and destinations. But, due to the lack of proper communication, investors are hesitant to invest any further, and those who have bought land have not yet initiated further development.

4. The capacity of the Andaman & Nicobar Islands and the utilization of resources to the sustainable limit has neither been scientifically based nor intelligently managed. Compared to Andaman & Nicobar Islands island nations like Trinidad and Tobago, Samoa, Cape Verde, Jamaica etc., which are similarly placed with respect to latitude, therefore climate and natural resources being tropical islands, support much larger populations, have seen much more development projects and attract international tourists in large numbers, thereby providing employment and earnings to a substantial number of the local populace. There is a reasonable balance of forest retention with area being opened to development. A chart depicting the comparative statistics is reproduced before which is explanatory

Name of Island Nation	Area [sq km]	Population in Lakhs [2001-05]	No. of Islands	Per Capita Income [2005 in $]	% under Forest	% Area under Agriculture	Foreign Tourist Nos. in Lakhs [2005]
A & N Islands	8249	3.56	572	600	90	2.3	0.09
Triniad and Tobago	5128	10.56	2	21700	50.05	26	4.63
Samoa	2831	2.17	2	5400	37.2	33	1.01
Jamaica	10830	27.8	-	4800	30	47	14.78
Cape Verde	4033	4.99	18	7000	21.1	18	1.97

5. The only sector promoting employment is Tourism. A & N Islands is a Border territory having is sensitivities.

6. Prestigious public sector undertakings like SAIL, banks, etc had extended LTC facilities to their employees to visit Andamans. Investment from local and other sources had also been made and had set up guest houses, Paying guests, lodges, hotels and restaurants and bought cars and other vehicles to facilitate tourists. The stream of these tourists has stopped resulting in total lack of earnings from the facilities set up for tourism. For every patriotic India, a visit to the Rashtriya Smarak [The celluar Jail] is a must. Railway employs over 14 lakhs people. they could be given a golden opportunity to pay homage to the martyrs who have us freedom, by paying a pilgrimage visit to Andamans and pay their tributes, by extending LTC facility.

7. The lone computersied Passenger Reservation system is running at Port Blair. In accordance with your advice to identify one CPRS location, I propose that two CPRS facilities be set up in order to reasonably cover the remote localities, that is (a) Rangat [Middle Andaman] and (b) Diglipur [North Andaman].

8. Under your innovative "Mushkil Aasaan" scheme i.e., computersied tickets from 5000 Post Officers, I propose places like (a) Diglipur, (b) Hut Bay (c) Campbell Bay (d) Ferrarganj and (e) Car Nicobar.

9. Mobile Ticketing Vans-one may be provided at Port Blair.

10. Railway Protection Squads [Women Commandos]-Young Women of Andaman & Nicobar Islands will certainly provide their mettle if given the opportunity.

11. The Railways Recruitment Board Kolkata and Chennai had set up a centre for recruitment examination at Port Blair during the NDA Government. This had been discontinued robbing the A & N Islanders of employment opportunity. This may be restored.

12. Special Recruitment Driver may be extended to A & N Islands.

13. A & N Islands have sportspersons of National and International levels. They may be given opportunity through Special Drive, by providing employment.

14. Employees from the mainland working in Andamans are allowed joining time to travel by ship when on leave, as this is a time consuming travel mode. Similarly, it is requested that similar facility of joining time may be allowed to personnel from A & N Islands employed by The Railways working in the mainland, or they may be allowed air travel. *

4

श्रीमती अन्नू टण्डन (उन्नाव): महोदय, मुझे पहली बार इस सदन में रेल बजट पर चर्चा में भाग लेने का अवसर प्रदान किया गया है, उसके लिए मैं आपकी आभारी हूं। मैं आपसे अनुरोध करती हूं कि यदि मुझसे कोई त्रुटि हो जाए, तो कृपया माफ कीजिएगा। मैं पहली बार सदन में बोल रही हूं, इसलिए चाहती हूं कि आप लोग धैर्य रखें, जिससे कि मैं अपनी बात अच्छे ढंग से सदन में प्रस्तुत कर सकूं। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री ममता जी को बधाई देना चाहती हूं। मेरे विचार में मंत्री महोदया ने अपने मंत्रालय के सामाजिक दायित्व को उपयुक्त ढंग से पूरा किया है, क्योंकि बजट यात्रियों की आवश्यकताओं और आम आदमी की आवश्यकता पर अपना बजट अधिक केंद्रित किया है। यूपीए सरकार की आइडियोलोजी और हमारा मिशन हमारी अध्यक्षा सोनिया जी और प्रधानमंत्री का आम आदमी को मद्देनज़र रखते हुए काम करने का विचार था, उस काम को मंत्री जी ने अच्छी तरह से पूरा किया है। मैंने यह भी देखा है कि इसमें महिलाओं, छात्रों, युवाओं और खास कर जो गरीब तबके के लोग असंगठित क्षेत्र में हैं, उनके लिए इज्जत जैसी योजनओं पर ध्यान दे कर यात्रियों की सुविधाओं और सुरक्षा को दिया गया महत्व स्पष्ट दिखाई पड़ता है। माननीय मंत्री महोदया को मैं एक बात के लिए और बधाई देना चाहती हूं कि उन्होंने अपने भाषण में साफ कहा है कि इकनोमिक वायबिलिटी की आवश्यकता इतनी जरूरी नहीं है, जितनी कि सोशल वायबिलिटी की ज्यादा जरूरत है। मैं इस बात की बधाई देना चाहती हूं कि इकनोमिक वायबिलिटी नहीं, लेकिन सस्टेनेबिलिटी की बात उन्होंने बहुत खूबसूरती से यहां दिखलाई है, हमें मालूम है कि हिंदुस्तान में हम इंडियन रेलवेज़ को अपना प्राइड मानते हैं, इसे सस्टेन करने का बहुत अच्छा बजट दिखाई पड़ता है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदया का ध्यान बजट के उस भाग की तरफ ले जाना चाहती हूं, जहां उन्होंने लैंड बैंक यानी भू-बैंक के बारे में कहा है और पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन के बारे में कहा है। इससे पूर्व कि मैं कुछ और कहूं मैं आपसे पहले अनुमति लेना चाहती हूं कि मंत्री जी ने जो लखनऊ और कानपुर के बारे में एक बहुत खूबसूरत तोहफा दिया है, एक खूबसूरत फूल दिया है, उसकी सुगंध मैं अपने जनस्थल और अपने कार्य क्षेत्र और निर्वाचन क्षेत्र उन्नाव में भी उसकी महक पहुंचाना चाहती हूं। रेल बजट के बारे में बोलने से पहले मैं कहना चाहती हूं कि यदि आप आज्ञा दें, तो मैं पहले अपने निर्वाचन क्षेत्र, जो हिंदुस्तान का सबसे बड़ा लोकसभा क्षेत्र है, उसके बारे में एक मिनट में अपनी बात कहना चाहूंगी। उन्नाव असल में लखनऊ और कानपुर के बीच में स्थित है। लोग इसे ऐसा स्थान मानते हैं कि वह लखनऊ और कानपुर के बीच में स्थित एक ग्रामीण, देहाती, अविकसित, पिछड़ा क्षेत्र है और काफी सौतेला व्यवहार इसके साथ कई सालों से किया गया है। मैं सभी लोगों को यह बात बताना चाहती हूं कि मंत्री जी ने कानपुर और लखनऊ के बारे में सोचा, उन्नाव के बारे में मैं इसलिए बता रही हूं, क्योंकि उन्नाव में कई स्वतंत्रता संग्राम सैनानी जैसे राजा रामराव बक्श, लेकिन खास कर बताया जाए तो हमारे स्वतंत्रता संग्राम सैनानी चन्द्र शेखर आजाद भी यहीं पैदा हुए थे।[I78]

यहां पर मौलाना हसरत मोहानी जो एक बहुत ही बड़े स्वतंत्रता संग्राम सैनानी, राजनीतिज्ञ और शायर थे, वह भी यहां ही पैदा हुए थे। पंडित सूर्यकांत त्रिपाठी निराला के बारे में हर कोई जानता है। वह मेरे ख्याल से अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर महाकवि रहे और उनकी तुलना शेक्सपियर से की जाती है। इस बारे में भी अगर कुछ लोगों को न पता हो तो मैं बताना चाहती हूं। एक खूबसूरत बात और मैं बताना चाहती हूं कि श्री सुभाष चंद्र बोस ने जो फॉरवर्ड ब्लॉक की स्थापना विशम्भर दयालु त्रिपाठी जी के साथ की थी, वह भी यहां उन्नाव में ही की थी। विशम्भर दयालु त्रिपाठी जी उन्नाव के एक बहुत बड़े स्वतंत्रता संग्राम सैनानी थे और उन्नाव में ही लव कुश जी का जन्म हुआ था और यहीं पर रामचंद्र जी के इन दोनों पुत्रों का सीता जी और बाल्मीकि जी ने पालन-पोषण किया था। यह माना जाता है कि अश्वमेघ यज्ञ के घोड़े के लिए भी यहीं पर लड़ाई हुई थी।...(व्यवधान) यहां जानकी कुंड भी है। मैं दो मिनट में यह भी बताऊंगी कि मैं क्यों यह सब बता रही हूं। यहां पर जो सफीपुर है, मुस्लिम समुदाय के लिए यह एक अत्यन्त पवित्र जगह है और एक जगह इमामवाड़ा है जहां 400-500 साल पुराने...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Annuji, you will not get time for all these details. Please come to the suggestions.

SHRIMATI ANNU TANDON : Sir, just a minute. You will come to know the reason why I am saying this. ये सारी चीजें कहने की वजह यह है कि मैं यह चाहती हूं कि यहां पर एक नवाबगंज वर्ड सैंक्चुअरी भी है। हम चाहते हैं कि यहां पर उन्नाव रेलवे जंक्शन को महत्व दिया जाए। आपके रेल मंत्रालय और टयूरिज्म मिनिस्ट्री दोनों साथ में मिलकर अगर यहां पर कुछ कर सकें तो हमारे लोगों को बहुत फायदा होगा।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: That importance is noted by the Minister. Please lay the rest of your speech on the Table.

SHRIMATI ANNU TANDON: Regarding the land bank that the hon. Minister had talked about, I was suggestingâ€¦ आपने यह कहा है कि लखनऊ में नरसिंह यूनिट्स खोलेंगे। इसलिए मैं यह चाहती हूं कि लखनऊ तो 50 कि.मी. करीबन दूर है। अगर यह काम उन्नाव में हो जाए तो हमारे यहां के जितने युवा और बेरोजगार लोग हैं, उनको भी कुछ फायदा हो जाएगा।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You have made very good suggestions. Please take your seat.

श्रीमती अन्नू टण्डन : सर, मैं अभी एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रही हूं। आपने जो वहां औद्योगिक चीजों के बारे में भी पीपीपी के द्वारा बात कही है, उसके लिए भी अगर उन्नाव में जो बहुत सारी रेल भूमि है, उसका इस्तेमाल अगर आप करें और उन्नाव को भी अगर अपने बजट के नजरिये में रखें तो हमारे क्षेत्र के लोगों को बहुत फायदा हो जाएगा।

MR. CHAIRMAN: You can lay the rest of your suggestions on the Table of the House.

श्रीमती अन्नू टण्डन : सर, उन्नाव की जो खास सजेशंस हैं, वह मैं टेबल पर रख दूंगी। बहुत सारी हैं। I will not talk about this. I have already prepared a sheet. But I want to say that there are other Members of Parliament from Uttar Pradesh who are sitting here. So I would like to speak about just something about a train. ऐसा है कि राजस्थान में पैलेस ऑन व्हील्स चलती है। इसलिए हम चाह रहे थे कि अगर आप यह कर सकें तो बुद्धा ऑन व्हील्स अपने उत्तर प्रदेश के लिए कर दें जो कि कानपुर से चलकर उन्नाव होते हुए लखनऊ से निकल जाए और यहां पर लखनऊ से निकलकर लखीमपुर के दुधवा नेशनल पार्क होते हुए यहां बहराइच, श्रावस्ती, बलरामपुर, सिद्धान्तनगर, महाराजगंज, गोरखपुर, पजौना...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: All the suggestions are very good. Please lay the rest of your speech on the Table of the House. Don't go into details.

श्रीमती अन्नू टण्डन : यह बुद्धा ऑन व्हील्स के बारे में मैं मैडम से कहना चाहती हूं कि लखनऊ में जो आप लोग इतना काम कर रहे हैं, अगर यह बुद्धा ऑन व्हील्स होता है तो लखनऊ में भी फायदा होगा। लखनऊ में हजारों, करोड़ों रुपया हाथी और उद्यान बनाकर खर्च हो गया है। अब वहां कौन पर्यटक आएगा, यह मुझे नहीं मालूम है। लेकिन लेडी विद द बैग देखने के लिए मैं भगवान से प्रार्थना करूंगी कि कोई न कोई कभी आएगा लेकिन बुद्धा ऑन व्हील्स चल जाएगा तो वहां के लोगों को फायदा हो जाएगा।

. Baiswara is the first railway station on the Eastern side of Unnao district.

A request for better arrangements for drinking water, seating, toilets, double line, lights etc.

... This part of the Speech was laid on the Table.

I request you to please start a night passenger train (between 9:00-9:30 pm) from Kanpur to Rai Barelli via Unnao.

Request: Please convert Bindki railway station into a Junction and extend from there a rail line via Baksar, Bhojpur, Sareni & Lalganj.

A shuttle train is running between Rai Barelli and goes till Raghunath Singh Station.

Request: This train is re-routed via Bighapur and go to Unnao railway station.

I request you for ugent upgradation of Gangaghat/Shuklaganj station with the construction of a Police station and Platform at a height. Provision of shade, toilets to be made and Ticket window to be computerized.

There was a L.K.M. train plying between Kanpur and Lucknow, and its route was changed to Anwarganj due to change in time schedule. Due to this change there are unnecessary delays at Sonik, Ajgain, Jaitipur, Unnao and other railway stations.

Request: Change the schedule timing back to 8: 35 am.

The B.C. passenger train covers three assembly areas of Unnao district.

Request:

i. Please change the timing of the I.B.C. Passenger Train to 10:00 am at District centre Unnao and 10:30 am at Kanpur station.

ii. Also change the route of evening 2 B.C. Passenger Trains to reach Bangarmau station (Unnao) instead of Safipur station.

iii. Also please increase the number of Coaches in the train.

It is requested to lay a new railway line from Unnao to Lucknow via Purwa and Maurawan.

Requests made in respect of Unnao station.:

i. Upgradation of the Unnao railway station. At present there are 3 booking & reservation counters at the station, out of which only 2 are functional.

ii. Increase the number of counters so that to avoid long waiting time for the passengers.

iii. Please make arrangements for drinking water, lighting and ample parking.

iv. Only one platform has a shed. Request to construct sheds for the remaining 5 platforms.

v. Railway enquiry system is out of order. Request for repair and/or upgradation of the system.*

5

श्री दिलीप सिंह जूदेव (बिलासपुर): दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे बिलासपुर जोन भारतीय रेलवे को सर्वाधिक आय देने वाला रेलवे जोन है । वस्तुतः रेलवे के 16 जोन में से मात्र एक बिलासपुर से ही भारतीय रेलवे को 15 प्रतिशत से अधिक आय होती है । रेलवे को सर्वाधिक आय देने के बावजूद जितनी रेल सुविधाएं बिलासपुर और छत्तीसगढ़ को मिलनी चाहिए वे नहीं मिल पा रही हैं । इस रेल बजट में भी जो नई ट्रेनें घोषित हुई हैं वे वस्तुतः पहले से ही घोषित हैं और विशेष ट्रेन के रूप में काफी पहले से चल रही हैं । रेल बजट के पहले हम सांसदों के दल ने रेल मंत्री से जो मांगें रखीं थी उनमें से भी एक भी मांग पूरी नहीं हुई हैं । छत्तीसगढ़ के हिस्से चलने वाली बिलासपुर राजधानी को भी हावड़ा तक बढ़ा दिया गया है और बदले में दुर्ग से दिल्ली वाया कटनी जिस नई राजधानी का आश्वासन दिया गया था वह भी पूरा नहीं हुआ है ।

छत्तीसगढ़ से दिल्ली तक यात्रियों की भारी भीड़ को देखते हुए छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति को प्रतिदिन किये जाने की आवश्यकता है साथ ही कम से कम दुर्ग दिल्ली के बीच कटनी होकर नई राजधानी एक्सप्रेस छत्तीसगढ़ राज्य को तुरंत दी जानी चाहिए । इसके साथ ही अंबिकापुर-बिलासपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस, बिलासपुर-छत्तीसगढ़ से गुवाहाटी, जम्मू, गोवा आदि स्थलों तक सीधी ट्रेन चलाई जानी चाहिए ।

छत्तीसगढ़ में चलने वाली यात्री गाड़ियों में सामान्य श्रेणी के सवारी डिब्बों की भारी कमी है वहीं देश के दूसरे हिस्सों में पूरे सामान्य डिब्बों वाली जनसाधारण एक्सप्रेस ट्रेने चलाई जा रही हैं इस विसंगति को समाप्त किया जाना चाहिए ।

डोंगरगढ़ कोटा सर्वे में मुंगेली, तखतपुर उस्लापुर को समाहित करने बाबत, रेलवे छत्तीसगढ़ में डोंगरगढ़ रजनांदगांव जिले से खैरागढ़, गंडई, घुईखदान, लोहारा वर्धा होर कोटा लासपुर जिले तक एक नई बड़ी रेल लाइन का सर्वे करा रही है उक्त लगभग 220 कि.मी. का सर्वे 66 लाख रू. में पूरा किया जायेगा इसमें 40 लाख रू. इस बजट में जारी भी किये जा रहे हैं । उक्त् सर्वे वर्तमान में कोटा बिलासपुर को अंतबिंदु मान कर दिया जा रहा है कोटा की बिलासपुर से दूरी मात्र 32 कि.मी. है यदि यह सर्वे कोटा और बिलासपुर के बीच स्थित उस्लापुर स्टेशन तक किया जाये तो रेल बजट के पूर्व हम छत्तीसगढ़ के सांसद स्वयं मा. रेलमंत्री जी से मिले थे तब उनसे इस बाबत चर्चा हुई थी कि बिलासपुर दिल्ली के बीच चलने वाली दो दिवसीय राजधानी एक्सप्रेस को हावड़ा तक बढ़ा देने से, छत्तीसगढ़ के यात्रियों को भारी परेशानी हो रही है । मैं यह कहना चाहता हूं कि आज राजधानी एक्सप्रेस केवल अमीरों की ट्रेन नहीं है वरन् मध्यमवर्गी और व्यवसाय से जुड़े लोग बड़ी संख्या में इस सुपरफास्ट ट्रेन का उपयोग करते हैं छत्तीसगढ़ में

*Speech was laid on the Table.

हवाई सुविधा की भी भारी कमी है और अक्सर हवाई जहाज का टिकट 10,000 रू. से अधिक में ही मिल पाता है । ऐसे में छत्तीसगढ़ को एक नई राजधानी एक्सप्रेस दिया जाना अत्यंत आवश्यक है और मेरा सुझाव है कि यह नई ट्रेन दुर्ग से निजीमुद्दीन के बीच वाया बिलासपुर कटनी होकर चले जो कि तुलनात्मक रूप से छोटा रास्ता भी है । केवल एक रैक की व्यवस्था होने पर यह ट्रेन सप्ताह में तीन दिन चलाई जा सकती है ।

बिलासपुर जिले के प्रमुख नगर मुगेली, लारेमी तखतपुर भी लाभान्वित होंगे । ऐसा होने से यह मार्ग हावड़ा-मुम्बई मुख्य मार्ग के लिये एक विकल्प भी होगा और साथ ही कोटा जोकि करगी रोड स्टेशन के रूप में बिलासपुर-कटनी लाइन का स्टेशन है से भी सीधा जुड़ सकेगा मेरे द्वारा प्रस्तावित मार्ग वन भूमि एवं अभ्यारण से भी पर्याप्त दूर होगा और इसमें कुल सर्वे लागत में ज्यादा अंतर नहीं आयेगा । अतः मेरी मांग है कि प्रस्तावित डोंगरगढ़-कोटा सर्वे में अंतबिंदु कोटा के साथ साथ उस्लापुर को भी मान कर सर्वे किया जाये । यह मामूली संशोधन करीब 10 लाख लोगों को लाभ पहुंचायेगी।

6

*SHRI HARISHCHANDRA CHAVAN (DINDORI): As my number to speak on railway budget is last i.e. 43 from my party BJP today 8th July, 2009. if I could not get chance to speak in the parliament, through you respected speaker Madam I want to bring into your kind attention that Hon. Railway Minister that in Rail Budget 2009 there are few demands since around last 6 years I regularly demands but couldn't finalize the following issues.

1. <u>Manmad-Malegaon-Dule-Nardan-Indore (350 KM)</u>

Madam, since Independence the issue is pending and every budget it just promising that the work will start. I have raised the issue in the parliament and the answer from Hon. Mos Railways of my unstared question is that it is processed for requisite approvals.

In 14th Lok Sabha I raised the same question so many times that time it was answered that state Government of Maharashtra is requested to share 50% of the cost of the estimate. I have requested Hon. Chief Minister of Maharashtra and Government of Maharashtra ready to take their share and the same has been informed to Hon. Rail Ministry.

Madam, through you may I request the hon. Minister of Railways to solve the same at the earliest.

2. <u>Stoppage of Kamayani express at Nandgaon Dist. Nashik-</u>

Madam I have requested and seat for Hunger strike regarding stoppage of Kamyani express Up no 1072 and Down 1071 at Nandgaon, Niphad and Lasalgaon. Madam if this demand is not yet taken seriously Government has to face very high public grievances.

Madam through you, May I request Hon. Minister of Railways to solve the same at the earliest.

3. <u>Pune-Nashik-Surat rail route</u>

Madam Hon. Rail Minister declared for the rail route Nashik Pune. But our demand was to start and go for the Pune-Nashik-Surat.

Madam through you May I request Hon. Minister of Railways to solve the same at the earliest.

4. <u>Rajdhani level Train through central railway</u>

Madam, there are 2 Rajdhani trains from Mumbai to Delhi. Both the trains are traveling by Western railway. Our demand is at least a train like Rajdhani to be travel through Mumbai-Manmad-Bhusawal which will benefit the people from Maharashtra & Madhya Pradesh.

Madam through you May I request Hon. Minister of Railways to solve the same at the earliest.

5. Nashik-Dahanu New Rail Route

Madam, In Maharshtra the most of the area is situated as a tribal belt. If such train is started at Nashik-Dahanu route this will help the tribal people will get benefit of it.

Madam through you May I request Hon. Minister of Railways to solve the same at the earliest.

6. Construction of Foot Overbridge, Increase of platform length

Madam, There is necessity of Foot overbridge at Niphad Railway station and the length and width of the platform to be increased for the betterment of passengers. Also there is necessity of Ladies and Gents toilet at Niphad and Manmad station.

Madam through you May I request Hon. Minister of Railways to solve the same at the earliest.

7

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह (वैशाली): सभापति महोदय, मैं इसलिए प्रसन्न हूं क्योंकि 5 वर्षों के बाद रेल बजट पर भाषण करने का सुअवसर मिला और ममता जी के रेल बजट पर 8 वर्षों के बाद मौका मिला। [r79]

मैं चार सवाल उठाना चाहता हूं। पहला सवाल है कि विभिन्न नए पुराने माननीय सदस्यों ने अपने इलाकों की रेल समस्याओं के बारे में बताया कि यहां रेल लाइन बने, वर्ल्ड लैवल का स्टेशन बने, मॉडल बने, ट्रेन का ठहराव हो। इस तरह की विभिन्न रेल समस्याओं के लिए माननीय सदस्य बहस में देर रात तक उत्साहपूर्वक भाग ले रहे हैं। इन्हें प्रोत्साहन मिलना चाहिए जबकि माननीय मंत्री महोदया द्वारा सभी बातों का जवाब देना संभव नहीं होगा क्योंकि इतना समय नहीं है। मैं चाहता हूं कि माननीय सदस्यों ने अपने इलाके, जिलों और क्षेत्रों का सवाल उठाया है उनके बारे में सरकार लिखित में रिस्पांस दे तो बहुत अच्छा होगा।

महोदय, दूसरा सवाल है कि नेशनल रिहेबिलिटेशन रिसेटलमेंट पॉलिसी को वर्ल्ड वाइड एप्रिशिएट किया गया है। वाशिंगटन में दुनिया भर के देशों का सम्मेलन हुआ था, वहां सब देश के लोगों ने स्वीकार किया कि हिंदुस्तान में नेशनल रिहेबिलिटेशन रिसेटलमेंट पॉलिसी बनी है, उस पॉलिसी की बराबरी में कोई दूसरी पॉलिसी नहीं बनी है। यहां जितनी रेल लाइनें बनती हैं या जितने कारखाने बनते हैं, नंदीग्राम या सिंगूर कांड, में सभी का इलाज नेशनल रिहेबिलिटेशन रिसेटलमेंट पॉलिसी में है। रेल मंत्रालय ने नेशनल रिहेबिलिटेशन पॉलिसी को स्वीकार किया है। इसमें प्रावधान है कि रेल लाइन, रेल महकमे या किसी और महकमे के लिए जमीन एक्वायर की जाएगी तो किसानों को एक नौकरी उसी महकमे में दी जाएगी। रेल मंत्रालय ने जब यह स्वीकार किया है तो क्यों नहीं रेल बोर्ड इसे लागू कर रहा है? मैं इसका स्पेसिफिक जवाब लिखित में चाहता हूं। नेशनल रिहेबिलिटेशन रिसेटलमेंट पॉलिसी के प्रावधानों के अनुसार रेल बोर्ड, रेल लाइन या रेल महकमे के लिए अगर कोई जमीन एक्वायर की जाती है, जिन किसानों की जमीन ली जाती है, उन्हें उनकी योग्यता के अनुसार कम से कम एक नौकरी उस महकमे में मिलनी चाहिए। भारत के संविधान की धारा 73 के मुताबिक पॉलिसी को स्टेटुएटरी दर्जा मिला हुआ है। इसे लागू करने से रेल मंत्रालय क्यों पीछे हट रहा है? क्यों भाग रहा है? इस बारे में अनदेखी हुई। रेल मंत्रालय को दो पत्र और रिमाइंडर गए हैं लेकिन उसका कोई पोजीटिव रिस्पांस नहीं मिला है।

महोदय, तीसरा सवाल है कि प्राइमाफेसी बजट को देखने पर लोगों ने इसे एप्रिशिएट किया है। यह परिपाटी है कि सब लोग कह देते हैं - अच्छा है, अच्छा है। लेकिन प्राइमाफेसी बजट को देखने से और माननीय सदस्यों की बात आम तौर से सुनने से मुझे लगा है कि लोगों ने शिकायत की है कि हमारे राज्य की अनदेखी हुई है, उपेक्षा हुई है। कुछ लोगों ने समर्थन भी किया है कि बड़ा अच्छा बजट है और फिर कह दिया है कि मेरे क्षेत्र में फलां काम नहीं हुआ, वह छूट गया है। प्राइमाफेसी में किसी राज्य की अनदेखी न हो। उदाहरणस्वरूप टुरंटो गाड़ी क्या चीज होगी, यह हम नहीं समझ पा रहे हैं। गाड़ी खुलेगी या नहीं, एक ही बार में गंतव्य स्थान पर रुकेगी, बीच में टेक्नीकल कारण से या तेल पानी लेने के लिए कहीं-कहीं रुकेगी, इंजन बदलने के लिए रुकेगी या किसी और कारण से रुकेगी। हावड़ा से मुंबई, हावड़ा से दिल्ली, सियालदह से दिल्ली, कोलकाता से दिल्ली, एक ही जगह से चार गाड़ियां हैं। क्या सब बिहार से होकर गुजरेंगी? गुवाहटी से दिल्ली, लखनऊ

से दिल्ली, इलाहाबाद से दिल्ली, लेकिन क्या बिहार की तरफ लोग हैलीकॉप्टर से जाएंगे? प्राइमाफेसी देखने से लगता है कि टुरंटो गाड़ी से बड़ा भारी कल्याण हो जाएगा। लेकिन मैं इसे नहीं समझ पा रहा हूं कि चार गाड़ियां एक ही शहर के नजदीक से आएंगी या बिहार से होकर गुजरेंगी? एक भी टुरंटो गाड़ी बिहार के लिए इनकी बात में नजर नहीं आई, मैं यह बात समझ नहीं पा रहा हूं। विभिन्न जगहों से शिकायत आई है कि वर्ल्ड क्लास स्टेशन बनेगा। What do you mean by world-class model? मॉडल में कहां पखाना लगता है? क्या स्टेशन बिना पखाने के छोड़ देंगे? क्या कोई प्लेटफार्म नहीं रहेगा?

श्री सुदीप बंदोपाध्याय (कोलकाता उत्तर): आप पोजीटिव बात कीजिए।

MR. CHAIRMAN : No arguments please. Mr. Raghuvansh Prasad Singh please wind up now.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : महोदय, मेरा प्वाइंट खत्म हो रहा है।[r80]

तीसरी बात मैं कहना चाहता हूं कि कोई राज्य यह महसूस न करे, कोई सदस्य यह महसूस न करे कि भेदभाव हो रहा है। नेशन है और रेल नेशनल इंटिग्रेशन का सबूत है। इसलिए यदि उसमें कोई भेदभाव लगता है, दीखता है तो उसमें तुरंत सुधार होना चाहिए।

महोदय, बिहार में भारी गर्म अफवाह है कि जितनी योजनाएं वहां स्वीकृत हुई हैं या तो वे पूरी नहीं होंगी या उन पर ढिलाई शुरू हो गई है। उनमें पैसे का आबंटन नहीं है। हमारे इलाके में वर्ष 2004 में श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने हाजीपुर-वैशाली-सुगौली का शिलान्यास किया था। पांच वर्ष पूरे हो गये, अभी उसमें जमीन एक्वायर करने का आधा काम हुआ है और आधा काम बाकी है, यह कब पूरा होगा? इसी तरह से छपरा से मुजफ्फरपुर रेल लाइन की शुरूआत हुई।

हमारा तीसरा सवाल यह है कि जो भी योजनाएं स्वीकृत हुई हैं, उनका एक्शन प्रोग्राम टाइम के साथ आना चाहिए, ये कब पूरी होंगी, कितने वर्षों में पूरी होंगी, कितने पैसे का आबंटन है? इसका सुनते हैं कि व्हाइट पेपर, सफेद कागज आयेगा। हम चाहते हैं कि सफेद कागज इन चीजों का आये कि एक्शन प्रोग्राम कब पूरा होगा, ताकि लोगों के मन में जो भ्रांति है, वह खत्म हो सके।

मेरा चौथा सवाल यह है कि व्हाइट पेपर के बारे में हमने बहुत सुना है। सब लोग जानते हैं कि भारत सरकार या कोई भी सरकार जो बजट लाती है, उससे बढ़कर व्हाइट पेपर क्या होता है। क्या वह ब्लैक पेपर है या कलर्ड पेपर है। लेकिन यहां व्हाइट पेपर आ रहा है। सारे संवैधानिक संस्थान उसकी जांच करते हैं। लेकिन पटना से बोले पुराने रेल मंत्री, व्हाइट पेपर आये। बजट में आ गया कि व्हाइट पेपर आयेगा। इससे लोगों के मन में बड़ा भारी संदेह हो गया। पांच वर्षों तक रेलवे का मुनाफा हुआ, उससे पहले घाटा हुआ। जब घाटा हुआ तो व्हाइट पेपर आता है कि घाटा क्यों हुआ। उसी रेल महकमे से जब लाभ हुआ तो अब घाटा क्यों हुआ? घाटा हुआ है तो क्या रेल मंत्री पैसे अपने घर ले गये? यहां बजट में साफ बताया कि रेलवे को मुनाफा हो रहा है। ऐसा समझ में आ रहा है कि रेल का मुनाफा क्यों हुआ, बड़ा भारी कसूर हो गया, इसलिए व्हाइट पेपर लाओ और जिसमें घाटा हो गया, उसे ब्लैक पेपर में रख दो और जिसमें लाभ हुआ, उसे व्हाइट पेपर में रखो। इसमें किसी सरकार को व्हाइट पेपर लाने के लिए कितना समय चाहिए। बजट आया तो उसी के साथ व्हाइट पेपर क्यों नहीं आया? पुराने रेल मंत्री लालू जी ने रेलवे को मुनाफा दिया...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Raghuvansh Prasad *ji*, you have completed all your points. Please conclude now.

...(*Interruptions*)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : महोदय, मैं चौथे प्वाइंट पर आता हूं।

MR. CHAIRMAN: You said, there are only four points.

...(*Interruptions*)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : इसीलिए हम इस बात को साफ कर देते हैं कि नीतीश कुमार, रेल मंत्री थे तो घाटा हुआ, कुमारी ममता बनर्जी थीं तो घाटा हुआ। उसके बारे में किसी को कुछ नहीं चाहिए। वह अच्छा हुआ। अब जब लाभ दिखाई दिया तो व्हाइट पेपर लाओ, व्हाइट पेपर लाओ।

MR. CHAIRMAN: Raghuvansh Prasad *ji*, please do not repeat.

...(*Interruptions*)

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : सरकार के लिए व्हाइट पेपर लाना एक दिन का खेल है। सारा हिसाब-किताब लिखा हुआ है, उसे प्रकट कर दो। ट्रांसपेरेन्सी की मांग है कि व्हाइट पेपर में समय लगाना खतरनाक काम है और ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat now.

डॉ. रघुवंश प्रसाद सिंह : वहां से श्री अनन्त कुमार बोल रहे हैं कि सारा झूठा है। "मैं सच्चा तू सच्ची है और सकल बजरिया झूठी है"। इस तरह का बयान हम सुनने को मजबूर हैं। इसीलिए मैं इस तरह के आचरण का घोर प्रतिवाद करता हूं। पब्लिक एकाउंट्स कमेटी, रेल कमेटी, पार्लियामैन्ट, सी एंड एजी, रिजर्व बैंक ऑफ इंडिया सभी की जांच के बाद पांच वर्षों का लाभ क्यों हुआ। "दुष्टजनों की यह सब रीति, देखि न सकही पराई विभूति"। दूसरे की सफलता को देखने से ईर्ष्या, द्वेष यही भाव पैदा हुआ है।

अब मैं चौथे प्वाइंट को खत्म कर रहा हूं।

MR. CHAIRMAN: Raghuvansh Prasad *ji*, you are a senior Member so I was not looking at the watch. You have taken nine minutes. Please help the House to run.

DR. RAGHUVANSH PRASAD SINGH : Sir, I am just concluding. चौथे प्वाइंट में मैं मांग करता हूं कि सात दिन नहीं, सात दिन से कम ही मैं चार्ज करता हूं कि बजट के साथ व्हाइट पेपर क्यों आया। व्हाइट पेपर का जिक्र हुआ, व्हाइट पेपर लायेंगे। हमारा कहना है कि घाटे वाले सालों का भी व्हाइट पेपर आये और लाभ वाले सालों का भी व्हाइट पेपर आये।

इन्हीं चार सवालों के बाद मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं।

8

***श्री भरत राम मेघवाल (श्रीगंगानगर):** रेलवे मंत्री ममता जी को बधाई देता हूं कि जो रेलवे बजट पेश किया, आम जनता को राहत पहुंचाने वाला बजट है । इस बजट में युवा, महिला एवं वृद्धों का विशेष ध्यान रखा है तथा पहली बार मदरसों में अध्ययन करने वाले विधार्थियों को भी रेल किराये में सुविधा दी गयी है । राजस्थान से मैं ऐसे क्षेत्र से चुनकर आया हूं जो पाकिस्तान की सीमा से लगा हुआ गंगानगर। गंगानगर लोक सभा क्षेत्र सीमावर्ती क्षेत्र है इस क्षेत्र में रेलवे की नई लाइन डालना अति आवश्यक था । हनुमानगढ़ से वाया रावतसर होते हुए सरदारशहर को जोड़ना बहुत जरूरी था । इस क्षेत्र में 150 किलोमीटर तक रेलवे लाइन नहीं है तथा इस क्षेत्र में जिप्सम के भण्डार है । अगर इस क्षेत्र में रेलवे लाइन डलवाई जावें तो जिप्सम भारत के हर कोने में पहुँच सकती है ।

महोदया जी इस वर्ष में उपरोक्त् लाइन की सर्वे कराने का आदेश जारी करें तो आपकी अति मेहरबानी होगी ।

---

* Speech was laid on the Table.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Railway Budget.

Sir, due to shortage of time I do not like to go into the policy issues with regard to the Railway Budget.

I am really thankful to the Railway Minister for introducing some of the trains and also extending some of the trains, which would really assist the common passengers in the State. At the same time, there is dissatisfaction among some sections of the people from where I not only come but the Minister of State, Shri Ahmed also come. Especially it is seen in the northern part of Kerala, that is, in Malabar, there is no train between 9 a.m. and 3 p.m. from Calicut to Mangalore. We have made a number of representations in this regard. By introducing an intercity express from Calicut to Mangalore, thousands of passengers can be assisted.

Sir, there is a train which starts from Calicut to Kannur. It is really idle for eight hours there. There was a request from all sides to extend this train from Kannur to Mangalore, which also assists thousands of passengers in the northern area.

Sir, as far as Kerala is concerned, there was a long-pending demand of Kerala for a Peninsular zone and also for the coach factory at Palakkad. This demand has been mentioned by all the Members of Kerala. I think, the Railway Minister will give due importance to this demand.

Sir, there are a number of railway lines for which the survey is over and the report has been submitted to the Railway Board. The most important among them are Thalassery-Mysore, Nilambore-Nanjencode, and Kanjangad-Panathur. I understand that with regard Kanjangad-Panathur railway line, the report has already been submitted to the Railway Board. I understand that the report is also positive but not included in this Budget.

As Mamata ji has already stated, the Railways has to take into consideration not only the economic viability but also the social obligation. Considering the backwardness of this area, I think, this railway line has to be included in this Budget itself.

As far as Malabar is concerned, Calicut and Shoranur are the most important railway stations. They are not only railway stations but also they are junctions. They are the gateway of Malabar but due importance is not shown to Calicut and also Shoranur stations. So, I would request the Railway Minister to give due importance to these two junctions by including them in the upliftment of stations.

Sir, I would also like to make a request to include Kasargod, Kannur, Kanjangad and Payyanur, which are the most important stations in Malabar, under *Adarsh* model stations. There is no station in the Malabar area which has been included under model stations.

Electrification and doubling are the most important pre-requisites for the railway development. Electrification between Shoranur and Mangalore was promised in the last year's Budget but this has not been seen in this year's Budget. So, I would request the Government to take necessary action. Though a major part of the doubling work of Mangalore-Shoranur line has been completed, five or six kilometres are still remaining to be completed. I think, the balance part of the doubling work of Mangalore-Shoranur line can also be completed early.

Sir, to assist the large number of passengers from Delhi to Kerala − a large number of Keralites are working in Delhi; Keralites are working in almost all the States − the main demand which we have already given to the Minister is to increase the frequency of the Rajdhani Express and Sampark Kranti Express by one more day.

Sir, a large number of Keralites are working in Bangalore also. Kocuveli-Bangalore Express is at present running only for one day but that train can run as a daily train, which would also assist the people.

Sir, the frequency of Kannur-Yashwanthpuri Express − it is the most important demand as far as the Malabar area is concerned − can be increased.[H81]

As stated in the Railway Budget, there are sufficient lands in some part of Kerala. You must be knowing, Bekkel is one of the most important tourist stations in Kerala. Sufficient land is available there. Therefore, an industrial unit of the railway unit could be started in Bekkel, which would really assist the railway development of the other areas.

Sir, as far as long distance trains are concerned, the view of the Railway is to give less stoppages. I agree with that. But at the same time, my suggestion is that when these long distance trains go to the long destinations, *viz.,* Rajdhan Express, which goes to Kerala and comes to Kerala, at least, the district headquarters should be given a stoppage. We know that there are a number of berths, which become vacant in Rajdhan Express and Sampark Kranti Express as all the passengers there do not go to the last station. So,

this point may also be considered by the hon. Railway Minister and a stoppage may be given for Rajdhani Express at Kasargod..

With these few words, I also lay my speech.

*In India Railway has a big network. This is also the biggest public undertaking, giving Lakhs of employment to the people. The public character of the railway is really the secret of its success. Now a days the new liberal policy has influenced railway also which really endanger its public character.

Due to the shortage of time, I don't like to go to the policy issues. I congratulate the Railway Minister for sanctioning some of the trains the extension of some trains, but

in some area in my State there is dissatisfaction among the people due to the absence of passenger facility.

... This part of the Speech was laid on the Table.

It is specially seen in Northern part of Kerala in Malabar area. There is no train in between 9 am to 3 pm. from Calicut to Mangalore. So by introducing an intercity express in Calicut to Mangalore this grievance can be addressed. The Calicut-Kannur passenger train which is idle about 8 hours in Kannur can be extended to Mangalore which would assist thousands of passengers in the area.

The long pending demand of Kerala for a Peninsular Railway Zone and Coach Factory in Palakkad should be considered seriously.

Though the survey of number of Railway lines are completed, none is included in this budget. The most important among them are Thalassery-Mysore, Nilambore-Nanjencode and Kanjangad-Panathur. It is understood that the engineering and traffic survey of Kanjangad-Panathur Railway is over and the report is submitted to the Railway Board. I understood that the report is positive but it is not included in this budget.

I request the Railway Minister to take a personnel initiative to assist this backward area. Calicut and Shornanor are the most important Railway station in the Malabar area. Due importance has to be given to these major railway stations which are also the major junctions. I also request to include Kasargode, Nannur, Kanjangad stations in the Adarsh list of the railway stations.

The electrification of the Shoranur-Mangalore Railway line has to be included in the budeget this was promised in the last year also in the budget speech. The Doubling works of Shoranur-Mangalore is not yet completed.

To assist the large number of passenger from Delhi to Kerala the frequency of Rajdhani and Sampark Kranti Express should be increased at least one more day. The Kocuveli-Bangalore express should made as a daily train. The frequency of Kannur-Yashwanthpuri express should be increased at least 2 days.

There are sufficient lands for starting railway based units or industries as for example Bekkel and Nileshwar. I request you to consider this favorably. *

0

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (महेसाणा): महोदय, मैं लोक सभा में पहली बार चुनकर आयी हूं। आपने मुझे रेल बजट की चर्चा पर बोलने का जो अवसर दिया, उसके लिए मैं आपकी आभारी हूं। रेल मंत्री ममता जी ने सामाजिक दृष्टिकोण वाला रेल बजट दिया है और "मुश्किल आसान" नाम से मां, माटी, मानुस की बात कही है। महिलाओं, युवाओं के बारे में रेल मंत्रालय ने रेल बजट में जो प्रावधान किए हैं, वे सराहनीय हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री ममता जी का ध्यान खींचना चाहती हूं। उनके भाषण में पेज नं. 1 पर लिखा है कि रेल परियोजनाओं को न केवल आर्थिक व्यवहारिकता के पैमाने पर तोला जाए बल्कि इन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने पर भी देखा जाए। इसमें आगे यह लिखा है कि परियोजनाएं आर्थिक पैमाने पर खरी न उतरती हों परन्तु फिर भी वे पिछड़ेपन और गरीबी की मार झेलते क्षेत्रों में रहने वाले लोगों के लिए आवश्यक हैं।

महोदय, आदरणीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी समावेशी विकास पर बल देते हैं। बजट में समग्रता को बढ़ाने की सोच में नए उपाय की बात पेज न.2 पर की गयी है। इन बातों पर रेल मंत्री ममता जी का ध्यान उजागर करना मेरा अधिकार है और मैं अपना फर्ज अदा कर रही हूं। वैसे भी विकास सर्वपोषीय, सर्वदेशीय और सर्वस्पर्शीय होना चाहिए।

महोदय, मैं गुजरात से प्रतिनिधित्व करती हं। गुजरात रेलवे के बारे में बहत अन्याय झेल रहा है। बंदरगाह, औद्योगिक और आर्थिक

विकास में अग्रसर गुजरात पश्चिम रेलवे में राजस्व कमाने की दृष्टि से सबसे बड़ा स्रोत है, लेकिन रेलवे का अपर्याप्त नेटवर्क गुजरात के विकास में बाधक बन गया है। शासन, प्रजाजन और महाजनों की ओर से गुजरात में नयी रेल लाइन बिछाने की बार-बार चर्चाएं की गयी हैं और इस पर चिंता जताई गई है। केंद्र को कई बार इसके बारे में उजागर किया गया है, लेकिन नतीजा निराशाजनक है। रेल की आमदनी में पश्चिम रेलवे में सबसे अधिक राजस्व गुजरात का है। जब 4 हजार किलोमीटर रेल व्यवहार गुजरात से गुजरता है तो पश्चिम रेलवे का चीफ हैडक्वाटर चर्चगेट मुंबई से हटाकर अहमदाबाद करने में क्या परेशानी है। जो बात पहले कही गयी है कि अहमदाबाद और उदयपुर का गेज रूपान्तर आज तक नहीं हुआ है। पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए रेल मंत्रालय को पैलेस ऑन व्हील का प्रोजेक्ट गुजरात में शुरू करना चाहिए क्योंकि गुजरात में बहुत विदेशी पर्यटक आते हैं। डायमंड सिटी सूरत से औद्योगिक हजीरा की रेल लाइन के निर्माण का भी कोई आयोजन नहीं है।

महोदय, अगर रेल मंत्रालय अहमदाबाद को इंटरनेशनल स्टेशन का दर्जा देना चाहती है तो इसके लिए कालुपुर रेलवे स्टेशन का विकास करना जरूरी है। जिस तरह सिकंदराबाद-हैदराबाद, बांद्रा-टर्मिनल, मुंबई सेन्ट्रल और हजरत निजामुद्दीन दिल्ली स्टेशन को विकसित किया है, उसी तरह साबरमती को भी टर्मिनल रेलवे स्टेशन का दर्जा मिलना चाहिए क्योंकि इससे अहमदाबाद शहर के बाहर के विस्तार में रहने वाली जनता को अच्छी रेलवे सुविधा मिल सकेगी।[C82]

20.00 hrs.

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान पेज नंबर 22 की तरफ आकृष्ट करना चाहती हूँ। इसमें इज्जत योजना की बात रखी गई है। मैं ममता जी से यह कहना बेहतर समझूँगी कि असंगठित क्षेत्रों में और दूरदराज गाँव में रहने वाली और कम आमदनी वाली अथवा अनुसूचित जनजाति आदिवासी जनता को लाभान्वित करने वाली नई रेल की पटरी बिछाओगे तब इज्जत मिलेगी। रेल पटरियाँ होंगी तो काम के लिए, रोज़गार के लिए, शहर में आने जाने के लिए लोग रोज़गार कमाएंगे या अपने घरेलू उत्पादन को बेचकर गुज़ारा करेंगे।

मैं मेहसाणा जिले से चुनकर आई हूँ जहां श्रद्धास्थल तारंगा में जैनियों का एक बड़ा मंदिर है। बनासकांठा जिले में अभी बात कही। अम्बाजी आम समाज के लिए श्रद्धा और आस्था का मंदिर है। साबरकांठा जिले के खेड़ममा के बीच नई रेल लाइन बिछाने की अनिवार्यता है। वहाँ से आबू राजस्थान 22 किलोमीटर के फासले पर है। यह नई रेल लाइन आपकी मानवीयता के अनुकूल भी है। इससे रेल मंत्रालय का एक नया चेहरा उभरकर सामने आएगा और सामाजिक दृष्टिकोण में भी रेल खरी उतरेगी। मैं मेहसाणा संसदीय मतविस्तार का प्रतिनिधित्व करती हूँ। मेहसाणा आइल सिटी, मिल्क सिटी और औद्योगिक सिटी के नाम से जाना जाता है। मेहसाणा में गरीब रथ जैसी गाड़ियों को आज तक स्टॉपेज नहीं मिला। आइल सिटी के रूप में ओएनजीसी का बहुत अच्छा कारोबार मेहसाणा में चल रहा है। पूरे देश भर में दस से पंद्रह हज़ार कर्मचारी और अधिकारी मेहसाणा में रहते हैं और आवागमन करते हैं।

सभापति महोदय जयश्री जी, बाकी स्पीच आप ले कर दीजिए।

श्रीमती जयश्रीबेन पटेल : थोड़ा ही है। इसमें भी मेहसाणा को प्रत्येक गाड़ी का स्टॉपेज और टिकट का कोटा मिलना ज़रूरी है।

उंजा शहर एशिया भर में सबसे बड़ी मसाले की मंडी है। इस शहर में मसाले का नेशनल और इंटरनेशनल मार्केट है। देश भर से व्यापारियों और खरीददारों के रूप में यहाँ आवागमन रहता है। इसी शहर में विश्वभर के पाटीदारों का आस्थ के केन्द्र समाज उमियां माता के रूप में बहुत बड़ा श्रद्धा स्थल है। इसी वजह से शहर को सभी गाड़ियों का स्टॉपेज मिलना चाहिए और इसके टिकट का कोटा भी बढ़ाना चाहिए।

रेल मंत्रालय को गुजरात सरकार ने 12 प्रश्नों का एक ब्यौरा 23 मार्च, 2009 को भेजा है मैंने भी 8 जून को पत्र लिखा है लेकिन आज तक भिलडी समदढी के प्रश्न के सिवाय एक भी प्रश्न का सॉल्यूशन नहीं मिला है। मैं आशा करती हूँ कि इस संबंध में समुचित कार्यवाही की जाएगी और गुजरात को उचित न्याय दिया जाएगा।

ममता जी के शब्दों में ही मैं कहना चाहूँगी -

भँवर से लड़ो,

तुम लहरों से उलझो

कहाँ तक चलोगे

किनारे-किनारे।

माननीय ममता जी यहाँ बैठी नहीं हैं। मैं ममता जी से मैं निवेदन करना चाहूँगी कि गुजरात को किनारे-किनारे मत छोड़िये क्योंकि गुजरात आज भारत का ग्रोथ इंजन बन गया है। उसको विकास के रूप में देखिये।

मैं आपके माध्यम से आशा करती हूँ कि हमारी जो माँग है, रेल मंत्री ममता जी वह पूरी करेंगी। सभापति जी, आपने मुझे अपनी बात

रखने के लिए उचित समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करती हूँ। I am also laying my rest of the speech on the Table.

*** Pending issues of Gujarat state with**

Ministry of Railways, New Delhi

Sr. No	Issue
1.	Providing facility of Double Stack container on Kandla-Bhatinda Railway line
2.	Construction of New Railway lines
3.	Gauge conversion to Bhiladi-Samdari Railway line
4.	Gauge conversion of Ahmedabad-Udaipur Railway line
5.	Construction of missing link between Patan and Bhiladi
6.	Gauge conversion of Railway lines
7.	Shifting of Western Railway Headquarter to Ahmedabad
8.	Surat-Hazira new Railway line
9.	Gauge conversion of Bharuch-Dahej Railway line
10.	Augmentation of facilities of trains/increase in coaches in various Railway lines
11.	Development of Rail linkages for DMIC in the state
12.	Development of Sabarmati Railway Station

... This part of the Speech was laid on the Table.

प्रथम महिला अध्यक्ष के रूप में सर्वसम्मत चुन कर आई है इसलिए एक महिला के नाते आपको अभिनंदन दे के गौरव का अनुभव करती हूँ । मुझे आपने रेल बजट की चर्चा में भाग लेने का मौका दिया इसलिए मैं आपकी बहुत आभारी हूँ । आदरणीय रेल मंत्री ममता जी सामाजिक दृष्टिकोण वाला रेल बजट दिया और "मुश्किल आसान " नाम से मां माटी मानुस की जो बात कही है और महिलाओं युवाओं के बारे में रेल मंत्रालय ने जो रेल बजट में प्रावधान किए है वह सरहानीय है । माननीय अध्यक्ष महोदया मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री माननीय ममता जी का ध्यान खींचना चाहती हूँ । उनके भाषण में पेज नं. 1 पर लिखा है कि रेल परियोजनाओं को केवल आर्थिक व्यवहारिकता के पैमाने पर भी तौला जाए या फिर इन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने पर भी देखा जाए ?

आगे लिखा है कि परियोजनाए आर्थिक पैमाने पर खरी न उतरती हो परन्तु फिर भी वे पिछड़ेपन और गरीबी की मार झेलते क्षेत्रों में रहने वाले लोगों के लिए आवश्यक है । अध्यक्ष महोदया आदरणीय प्रधानमंत्री डा. मनमोहन जी समावेशी विकास पर बल देते है और इनमें समग्रता को बढ़ाने की सोच में जो नए उपाए की बात पेज नं. 2 पर की गई है उनपर माननीय ममता जी का ध्यान उजागर करना मेरा अधिकार और फर्ज अदाकतरी हूँ बैसे भी वकास सर्वपोसीय, सर्वदेशीय और सर्वस्पशीय होना चाहिए ।

मैं गुजरात से प्रतिनिधित्व करती हू । गुजरात रेल के बारे में बहुत अन्याय झेल रहा है, बंदरगाह औद्योगिक और आर्थिक विकास में अग्रसित गुजरात पश्चचम रेलवे में राजस्व कमाने की दृष्टि से सबसे बड़ा स्रोत है । अपरियाप्त रेलन का नेटवर्क गुजरात के विकास में बादक बन गया है । शासन, प्रजाजन और महाजनों की ओर से गुजरात में नई रेल लाइन बिछान में बार-बार चर्चाए और चिंताएं की गई है और कई बार केन्द्र को इसके बारे में उजागर किया है, लेकिन नतीजा निराशाजनक है ।

1. रेल अमादनी मं पश्चिम रेलवे में सबसे अधिक राजस्व गुजरात का है और 4 हजार कि.मी. रेल व्यवहार गुजरात से गुजरता है तो फिर भी पश्चिम रेलवे का चीफ हेडक्वाटर चर्चगेट मुम्बई से हटाकर अहमदाबाद करने में क्या परेशानी है ।

2. अहमदाबाद और उदयपुर का गेज रुपान्तर आजतक नहीं हो पाया ।

3. पर्यटन को बढ़ावा देने के लिए क्या रेल मंत्रालय पैलेशओन वेल का प्रोजेक्ट गुजरात में शुरू करना चाहती है ।

4. डायमंड सिटी सूरत से औद्योगिक हजीरा की रेल लाइन का निर्माण का कोई आयोजन है।

5. भबरूच दहेज रेल लाइन के लिए रेल विकास लि. और अदाणीपोर्ट के बीच जो एमओयू हुए है इसका अमलीकरण कब होगा ।

6. क्या रेल मंत्रालय अहमदाबाद को इन्टरनेशनल स्टेशन का दर्जा देना चाहती है तो उसके बारे में जो कालुपुर रेलवे स्टेशन का विकास करना जरुरी है । साबरमती रेलवे स्टेशन के बारे में जिस तरह सिकंदराबाद-हैदराबाद, बांद्रा टार्मिश, मुम्बई सेन्ट्रल और ह. निजामुद्दीन दिल्ली स्टेशन को विकसित किया है, इसी तरह साबरमती को भी टर्मिनल रेलवे स्टेशन का दर्जा मिला आवश्यक है, क्योंकि इससे अहमदाबाद शहर के बाहर के विस्तार में रहने वाली जनता को अच्छी रेलवे सुविधा मिल सकेगी ।

अध्यक्ष महोदया मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री का धन पेज नं. 22 पर करना चाहती हूँ इसमें "इज्जत " योजना की बात रखी है मैं ममता जी को यह पूछना बेहतर समझूगी कि असंगठित क्षेत्रों में और दूरदराज गांव में रहने वाली और कम आमदनी कमाने वाली अथवा आदिवासी जनता को लाभानवित करने वाली नई रेल गाड़ी की पटरी विछाओगी तब इज्जत मिलेगी? रेल पटरियां होगी तो काम के लिए रोजगार के लिए शहर में आने जाने के लिए रोजगार कमाएगें या अपना घरेलु उत्पादन को बेंचकर गुजारा करेगें ।

मेरा प्रश्न यह है कि मेहसाणा जिले का जैन का श्रद्धास्थल तांरगा और बनासकाठा जिले का अम्बाजी जो एक आम समाज के लिए श्रद्धा आस्था का मंदिर है । साबरकांठा जिले का जला के बीच नई रेल लाइन बिछाने की अनिवार्यता वैसे भी यह इलाका आदिवासी बाहुल्य है । वहीं से आब-राजस्थान 22 क.मी. के फासले पर है । ये नई नई रेल लाइन आपके मानवीयता के अनुकूल भी है । इससे रेल मंत्रालय का एक नया चेहरा उभरकर आयोग और सामाजिक दृष्टिकोण में भी रेल खरी उतरेगी । मैं मेहसाणा संसदीय मत विस्तार का प्रतिनिधित्व करती हूँ । यह मेहसाणा आयल सीटी मिल्क सीटी और औद्योगिक सीटी के नाम से जाना जाता है । मेहसाणा में गरीब रथ जैसी गाड़ियों का स्टोपेज आजतक नहीं मिला । आयल सीटी के रूप मं ओएनजीसी का बहुत अच्छा कारोबार मेहसाणा में चल रहा है । पूरे देशभर से 10 से 15 हजार कर्मचारी, अधिकारी मेहसाणा में रहते और आवागमन करते है, इससे भी मेहसाणा को प्रत्येक गाड़ी स्टोपेज और टिकिट का कोटा मिलना जरुरी समझती हूँ ।

ऊंचा शहर में एशिया भर में सबसे बड़ी मसाले की मंडी है । इस शहर में मसाले का नेशनल और इन्टरनेशल मार्किट है, देशभर से व्यापारियों की खरीददारियों के रूप में भी आवागमन रहती है और इसी शहर में देशभर के रहने वाले कडवा पाटिदारों कुल देवी उमियां माता के रूप में बहुत बड़ा श्रद्धा स्थल है, इसी बजय से शहर को सभी गाड़ियों को स्टोपेज मिलना चाहिए और इसके टिकिट का कोटा भी बढ़ाना चाहिए।

रेल मंत्रालय को गुजरात सरकार ने अलंवित 12 प्रश्नों का ब्यौरा 23 मार्च, 2009 को भेजा है, लेन आजतक थलडी समदढी के प्रश्न के सिवाय एक भी प्रश्न का सोलुशन नहीं मिला है । मैं आशा रखती हूँ इसके बारे में समुचित कार्यवाही की जाए और गुजरात को उचित न्याय दिया जाए।*

***DR. JYOTI MIRDHA (NAGAUR):** First & foremost I want to thank MS. MAMTA BANARJEE HON'BLE MINISTER OF RAILWAYS for such a wonderful Rail Budget 2009-10 & providing stoppage of Bombay-Bikaner train at Nagaur. However there are many more work for which people of my constituency had been demanding for long time these are follows:

1. WORK OF RAIL LINE

a) Survey of Gunwati Village (Makrana) to Bidiyad (Parbatsar) is complete but work has topped.

b) Jaisalmer to Nagaur and Bikaner Rail line to be connected to Falodi-Nagaur and Kolayat.

c) Ajmer to Merta road rail line to be started.

d) Ringas to be connected to Didwana via rail line.

e) Makrana to Parbatsar rail line to be started. It is already been sanctioned for broad gauge but no work had started yet.

f) Falodi to Nagaur railway line survey is complete. But budget is not been allocated yet.

2. EXTENSION/STOPPAGE OF TRAINS

a) Train No. 377 from Abohar to Lal Garh should be extended to Jodhpur.

b) Jaipur-Chennai train to be extended to Bikaner.

*Speech was laid on the Table.

c) There is no super fast stoppage in Nawa nor any computerized reservation office even after it generate revenue of 50 crore/year from loading of salt.

d) Jodhpur-Indore intercity stoppage to be made at Kuchaman city.

e) Mundawa railway station should have stoppages of Sikandrabad-Bikaner weekly train No. 7037 &7038.

f) Khunkhuna railway station does not have any express train. Delhi-Jodhpur mail stoppage is demanded.

3. RAILWAY CROSSINGS

a) Crossing C-66 to be stopped for conversion of broad gauge for Degena-Ratangarh rail line. It is only way for about 50 villages to go to Didwana.

b) Crossing D-124 to be opened again.

4. RAILWAY STATIONS

a) Makrana Railway Station to be made well equipped. Rs. 80 Lacs had already been sanctioned for this but work has not started.

b) Construction of overbridge at Nawa station as there is long waiting due to loading salt.

SHRI M. RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Thank you very much, Mr. Chairman for giving me an opportunity to speak on the Railway Budget.

I congratulate, compliment and admire the hon. Railway Minister for announcing many novel and innovative schemes in her Budget. But at the same time, I should express my anguish for the injustice done to the State of Andhra Pradesh. Andhra Pradesh, as you know, is one of the very fast developing States and South-Central Railway is one of the most revenue earning zones in the country. But rail network in Andhra Pradesh is one of the lowest in the country.

In Andhra Pradesh, we have 18.8 route kilometers per thousand square kilometers whereas in one of the States in India, we have as high as 44.06 route kilometers per thousand square kilometers. We have to rectify this injustice. I request the hon. Railway Minister to rectify this injustice. Otherwise, we are not able to face our people. They are cursing us. They are laughing at us. They are heckling at us. So, I request the hon. Railway Minister to rectify this injustice.

Our Chief Minister has also been writing a number of letters for the last five years pointing out the injustice done to Andhra Pradesh and highlighting that all the new projects should be taken up. Ten more on-going projects are there. They are languishing for want of funds[m83].

The Chief Minister of Andhra Pradesh has written about twelve new projects to be taken up on priority basis. But nothing has been done. I request the hon. Minister to take up these new projects also to rectify the injustice. As you know, unless we go for PPP model, we cannot fulfil the demands requested by the hon. Members. As one hon. Member said, we require Rs. 2.5 lakh crore to fulfil all the demands and requests of the hon. Members. As we are doing in power projects as well as in telecommunications and even National Highway projects, the PPP mode is very successful. Many Highway projects of Rs. 3,000 crore to Rs. 4,000 crore are being taken up under PPP − Public-Private Partnership − mode. I think for Railways also that is the best method.

As per the slogan of the hon. Minister of Railways, social justice also has to be done along with economic viability. In my State, Nadikudi-Srikalahasti is one such project where both the conditions are fulfilled. It is a very viable project where the RoR, rate of return, is almost 15 per cent. It is an all-weather route and also an alternative route between Hyderabad and Chennai and down South. In case of cyclonic storms there will be interruptions for two-three days also sometimes in the existing route. Once you construct this route, it becomes an alternative route and it is an all-weather route. That is why, the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh has given priority to this in his letter. That is why I request the hon. Minister to take up this project at the earliest.

As the hon. Minister of Railways observed, there are number of vacant sites of the Railways. One such site is in Bitragunta on the Grant Trunk Road where 1,600 acres of land is lying idle. I request the hon. Minister to find a suitable proposition to utilise that vacant land of 1,600 acres.

I once again request the hon. Minister to look into the problems and to look into the D.O. letters written by the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh and take up these projects to rectify the injustice done to Andhra Pradesh.

SHRI BIBHU PRASAD TARAI (JAGATSINGHPUR): Thank you, Sir.

In the Preamble of our Constitution it is clearly declared as follows :

> "We, the people of India, having solemnly resolved to constitute India into a sovereign, socialistic, secular and democratic Republic and to secure to all its citizens −
>
> Justice − social, economic and political;
> â€¦
> Equality of status and opportunity and promote among them allâ€¦"

Sir, in the context of the Railway Budget, I would like to seek justice and equality of status and opportunity for my State, Orissa, from the hon. Minister of Railways through you. Orissa is a poor State despite its rich cultural heritage, marine, rich and long coastal line and having density of minerals and ore deposits of our country. A major chunk of the people of my State are under BPL category. But there is Centre's continuous negligence and apathetic attitude for the just cause of my State. In spite of the contribution of Orissa in the

form of rich minerals for the growth of the Indian Railways, Orissa has been subjected to negligence by the Indian Railways. More than ten per cent of the Railways' gross income comes from the transportation of minerals and ores to different destinations of our country including major ports for exports. [k84]

Although my State has got one Railway Zonal Office at Bhubaneswar after a long struggle, it is yet to be fully functional. The majority of the railway tracks of the State having very high loading capacity are under the Railways.

Orissa is a coastal frontline State having 482 kilometre long coastline between West Bengal and Andhra Pradesh. There are major ports along Orissa coast which are considered the lifeline for the development of our State. Among them, Paradip port is the deepest sea port of the country and is located in my constituency, which once upon a time was the Eastern Gateway to Europe and South-East Asia.

Paradip has attracted the highest ever foreign direct investment in our country. Leading indigenous industrial houses of our country have come there to set up their units at Paradip. The profit-making industries, both in the public sector as well as in the private sector like IFFCO and PPL - both of which are fertiliser industries − have set up their units. Paradip port and many other small-scale industries have made their contributions to the increment of the revenue for our country.

The public sector undertaking IOCL is setting up a refinery project with a cost of Rs. 30,000 crore. Haldia-Paradip crude pipeline has been operational in the last year with an expenditure of Rs. 15,000 crore (Fifteen hundred crores of rupees) in order to enhance the supply of crude oil to Haldia Refinery of West Bengal. However, the port city of Paradip having international and national importance does not find a place in the Railway Budget for the year 2009-2010. Therefore, I would request the hon. Minister, through you, that necessary steps may be undertaken for establishing a world-class station at Paradip. Rail lines should also be expanded.

MR. CHAIRMAN : You are reading your speech. So, you can place it on the Table.

SHRI BIBHU PRASAD TARAI : Sir, please give me one minute.

Sir, Haridaspur-Paradip rail link requires immediate attention, having a definite time-frame for completion of the project so that transportation of goods and minerals can be augmented for onward exports.

Sir, last but not least, I, on behalf of the people of my State, urge upon the hon. Minister, through you, to include Orissa under Eastern Industrial Corridor for accelerated growth of my State.

I would also like to draw the attention of the hon. Minister to another thing. The PPP mode of investment should not be encouraged as PPP mode of investment in all its forms defeats the spirit of socialism and equitable growth.

I would request again that the problem of my constituency should be considered. Another railway line from Puri to Konark should be made because Konark is a historical place and historical monument is there. So far as Puri is concerned, people from all over India visit the temple of Lord Jagannath.

There is a rich coastline also in Orissa which runs 482 kilometres in-between Andhra Pradesh and West Bengal. I would suggest that the railway lines can be expanded to connect the coastline so that so many tourist places will be there and revenue can be collected for our country. I would request that the hon. Minister should take this also into consideration because our State can be enriched if the communication facility by the Railways can be afforded to our State.

***श्री गणेशराव नागोराव दूधगांवकर (परभणी):** रेल बजट पर मुझे बोलने की अनुमति देने के लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं । भारतीय रेल के वर्ष 2009-10 के बजट अनुमान प्रस्ताव जो माननीया सुश्री ममता बनर्जी ने लोक सभा में प्रस्तुत किया है । रेलवे पूरे देश के यातायात की रक्तवाहिनी है । पूरे देश के लिए जब रेल बजट प्रस्तुत होता है तो देश के सभी प्रदेशों को इसमें शामिल किया जाना चाहिए । लेकिन खेद है कि मेरे संसदीय क्षेत्र परभणी (महाराष्ट्र) की इसमें घोर उपेक्षा की गई है । रेल की होने वाली आय का 70 प्रतिशत हिस्सा मुंबई से आता है । इतनी ज्यादा आय रेलवे को प्रदान करने वाले इस महानगर की तथा महाराष्ट्र राज्य की उपेक्षा इस रेल बजट में की गई है ।

आपके माध्यम से मेरी रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी जी से दूसरी मांग ये है कि मेरा संसदीय क्षेत्र और मराठवाड़ा विभाग साउथ सेंट्रल रेलवे से जुड़ा हुआ है, जिसे बदल कर सेंट्रल रेलवे में शामिल किए जाने की कई वर्षों से मांग इस क्षेत्र के नागरिकों की है, जिसको रेल मंत्री महोदया को इस रेल बजट में शामिल कर इसे साउथ सेंट्रल रेलवे से सेंट्रल रेलवे में सम्मिलित कर लिया जाए ।

1. परभणी संसदीय क्षेत्र में परभणी जंक्शन रेलवे स्टेशन को "आदर्श रेलवे स्टेशन " में शामिल किए जाने की मैं पुरजोर मांग करता हूं ।

2. अकोला - मुंबई वाया पूर्णा, परभणी, मनमाड, मुंबई के लिए नई ट्रेन शुरू करने की मांग काफी वर्षों से की जा रही है जिसे शुरू किया जाना चाहिए । ऐसी मेरी मांग है

3. नांदेड़ से मनमाड तक रेलों का विद्युतीकरण किया जाए ।

4. मेरे संसदीय क्षेत्र में पवित्र नरसिंह मंदिर है जहां पर देश-विदेश से लाखों भक्त प्रतिदिन आते हैं, उनके यातायात को सुचारू करने के लिए इस स्टेशन में शेड बनाना, पब्लिक वेटिंग हाल बनाना तथा पीने के साफ पानी की सुविधा की व्यवस्था नहीं है । यह स्टेशन परभणी-परली लेन पर क्रासिंग स्टेशन है । अतः मेरी मांग है कि इस स्टेशन को अपग्रेड करके बड़ा सुविधायुक्त स्टेशन बनाया जाए।

---

* Speech was laid on the Table.

5. इसी क्षेत्र में पूर्णा जंक्शन लोकोमाटिव रेलवे स्टेशन है, तथा इस शहर की संख्या लगभग पचास हजार है । यहां से ट्रेन हिंगोली, अकोला, खाण्डवा, अजमेर तथा दिल्ली के लिए ट्रेन चलती है । यह बहुत पुराना रेलवे स्टेशन है । वहां पर 150 एकड़ जमीन है और यह विभाग नांदेड़ डिवीजन में शामिल हो चुका है । यह स्टेशन बहुत जर्जर हालत में है, इसलिए इसका सौन्दर्यीकरण करना अत्यन्त आवश्यक है ।

6. परभणी निर्वाचन क्षेत्र में 222 संसदीय राजमार्ग जाता है । क्रासिंग में मानवत रोड ओवर ब्रिज की अत्यन्त आवश्यकता है और दूसरे विभाग में सेलू परतूड़ और पूर्णा ओवर ब्रिज बनाना अत्यन्त आवश्यक है । यह मेरी विनती है कि इस रेल बजट में इसे अवश्य ही मंजूर किया जाए ।

मुंबई से रेलवे की आय लगातार बढ़ती जा रही है और इस क्षेत्र की उपेक्षा भी उसी तरह बढ़ती जा रही है । इसलिए मेरी मांग है कि मराठवाड़ा विभाग (नांदेड़ डिवीजन) में हर जिले के स्थान औरंगाबाद, जालना, परभणी तथा पूर्णा रेलवे स्टेशनों का अपग्रेडेशन मंजूर किया जाए ।

इन्हीं शब्दों के साथ में अपनी वाणी को विराम देते हुए माननीय अध्यक्ष महोदया तथा माननीया रेल मंत्री सुश्री ममता बनर्जी का हार्दिक धन्यवाद करता हूं तथा उक्त सभी मांगों को वर्तमान रेल बजट में शामिल किए जाने की पुरजोर मांग करता हूं ।

5

श्रीमती भावना पाटील गवली (यवतमाल-वाशिम) : सभापति महोदय, रेल बजट पर आपने मुझे अपने विचार प्रकट करने का अवसर प्रदान किया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। रेल मंत्री, सुश्री ममता बनर्जी ने जो रेल बजट प्रस्तुत किया, उसमें उन्होंने बहुत सारी योजनाएं दी हैं, लेकिन बहुत कुछ ऐसी योजनाएं हैं, जिन्हें बजट में शामिल किया जा सकता था, परन्तु मंत्री महोदया ने उन पर ध्यान नहीं दिया। मंत्री जी ने जिन योजनाओं की घोषणा की है, उनमें साफ-सफाई के ऊपर ध्यान देना, रेलवे के खानपान को सुधारना, रेलवे की सुरक्षा, समय-पालन, युवाओं के लिए गाड़ियां, छात्रों के लिए योजनाएं और उसी के साथ-साथ महिला स्पेशल गाड़ी भी शुरू करने की घोषणा की गई है। मैं चाहती हूं कि ये जो योजनाएं मंत्री महोदया ने दीं हैं, इनके अलावा इसमें कुछ और योजनाओं को यदि जोड़ा जाता, तो ज्यादा अच्छा होता।

महोदय, मैं महाराष्ट्र, क्षेत्र से आती हूं। वहां के लिए मंत्री जी ने हमें बहुत कुछ नहीं दिया है। जहां से रेलवे को अच्छी रैवेन्यू मिलती है, उस महाराष्ट्र का विचार रेल बजट में मंत्री जी ने नहीं किया है। मैं मंत्री जी से निवेदन करती हूं कि महाराष्ट्र के जो प्रोजैक्ट्स पैंडिंग हैं, उन्हें स्वीकृति देने के लिए पहल करनी चाहिए। महाराष्ट्र एकमात्र ऐसा राज्य है, जो वहां के रेलवे प्रोजैक्ट्स पर होने वाले खर्च में से 50 प्रतिशत स्वयं भुगतने के लिए तैयार रहता है। ऐसे अनेक प्रोजैक्ट्स हैं, जिन पर होने वाले व्यय में 50 प्रतिशत राज्य सरकार द्वारा वहन करने की मंजूरी दी गई है। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि उन्हें ऐसे प्रोजैक्ट्स पर ध्यान देना चाहिए, लेकिन उन्होंने ध्यान नहीं दिया है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है कि जिस सरकार ने 50 प्रतिशत रेल परियोजना का खर्च वहन करने की मंजूरी दी है, केन्द्र को लिखा है, मंजूर भी किया है और दिया भी है, उनके ऊपर मंत्री जी को ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। इसलिए मेरी प्रार्थना है कि जितने भी हमारे महाराष्ट्र के ऐसे प्रोजैक्ट्स हों, उनके लिए तुरन्त फंड का प्रॉवीजन करने की जरूरत है। महाराष्ट्र के ऐसे अनेक प्रोजैक्ट्स हैं, जिनके लिए केन्द्र सरकार के रेल मंत्रालय ने मंजूरी दी हुई है, उनके सर्वे भी हुए हैं और उन सर्वेक्षणों की रिपोर्ट भी मंत्रालय के पास है, लेकिन उन पर काम शुरू नहीं किया गया है। मंत्री महोदय ने बजट में जो प्रावधान किए हैं, उनके अनुसार हमारे महाराष्ट्र प्रदेश को बहुत ज्यादा नहीं मिला है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से यह बात कहना चाहती हूं कि यवतमाल-वाशिम मेरा संसदीय क्षेत्र है। जब मैं पहली बार चुनकर आई थी, तो वर्ष 2000-2001 में ममता जी ने मेरे क्षेत्र की मीटरगेज रेलवे लाइन पूर्णा-अकोला को ब्रॉडगेज में बदलने की मंजूरी दी थी। उसके बाद लालू जी ने उसमें फंड देकर वह प्रोजैक्ट पूरा किया गया। इसके साथ-साथ मैं कहना चाहती हूं कि यवतमाल एक ऐसा जिला है, जहां किसानों ने आत्महत्या कीं, जहां हमें अमरावती रीजन के लिए केन्द्र सरकार और राज्य सरकार ने पैकेज दिया, लेकिन वह पैकेज वहां की सारी चीजों को ठीक करने के लिए पर्याप्त नहीं है। जब तक वहां रेलवे नहीं दौड़ेगी, तब तक वहां के किसान और आम आदमियों का विकास नहीं हो सकता है। जब वहां पैकेज दिया गया था, तब वहां पंत प्रधान जी आए थे और श्री राहुल गांधी जी भी वहां गए थे, लेकिन उसके बाद जो वहां की आम जनता और किसानों की यवतमाल, नान्देड़ और वर्धा रेल लाइन की जो माग थी, जिसके लिए वर्ष 2008-09 के बजट में मंजूरी तो मिली, लेकिन राज्य सरकार द्वारा उसके लिए फंड देने के बावजूद उसे अभी तक कोई गति नहीं मिली है। उसे तुरन्त गति दी जाए। उसके लिए तुरन्त फंड का प्रॉवीजन किया जाए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहती हूं कि मेरे क्षेत्र का धनज, डारंणा और मंगरूरपीर के रास्ते वाशिम-बडनेरा, जो मार्ग है, यह प्रोजैक्ट भी आपके मंत्रालय में पेंडिंग है। उसे भी जल्दी से जल्दी स्वीकृति देने की आवश्यकता है। यवतमाल से मुर्तिजापुर अचलपुर, जिसे हम शकुन्तला कहते हैं, उसके लिए भी हमें कुछ धनराशि देने की आवश्यकता है। मेरी जानकारी के अनुसार दिनांक 14-07-2005 से यह प्रस्ताव रेलवे बोर्ड के पास लम्बित है। उसके ऊपर भी आपको ध्यान देने की आवश्यकता है। चौथा एक प्रौजैक्ट है वाशिम-हिंगोली-अकोला है। इसका काम तो पूरा हुआ है, लेकिन उसे खंडवा तक मंजूरी मिली है, इसलिए उसे भी फंड देने की आवश्यकता है। [RPM85]

उसी के साथ-साथ मैं कुछ और गाड़ियों की मांग यहां पर रखना चाहती हूं। जो पुरना अकोला रूट बना हुआ है, उस पर नई गाड़ियों की जनता की तरफ से मांग है। उसमें अकोला मुम्बई वाया परभनी, हिंगोली, वासिम की मांग है। दूसरी अकोला सिकन्दराबाद इण्टरसिटी की मांग है है। ...(व्यवधान)

मैं बहुत संक्षिप्त शब्दों में अपनी बात समाप्त करूंगी। अकोला सिकन्दराबाद तिरुपति सिकन्दराबाद अहमदाबाद एक्सप्रैस, सिकन्दराबाद अजमेर बीकानेर वाया नांदेड़, हिंगोली, वाशिम, अकोला, भुसावल, अहमदाबाद की भी मांग है। उसी के साथ-साथ मेरी एक और मांग है। ममता जी ने जो पुरना अकोला रूट हमें मंजूर करके दिया था, उस पर वाशिम आता है। वाशिम में आर.ओ.बी. की बहुत दिनों से लोगों की मांग है। उसमें जो लागत लगने वाली है, वह बहुत कम लागत लगने वाली है, इसलिए उसके ऊपर भी मंत्री जी को ध्यान देने की आवश्यकता है।

उसी के साथ-साथ आदर्श स्टेशन बनाने की बात जो बात माननीय मंत्री जी ने बताई है, उसमें वाशिम को शामिल किया जाये।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You can place your suggestions on the Table and you will get a detailed reply from the Ministry.

श्रीमती भावना पाटील गवली : उसी के साथ-साथ मेरी एक ही मांग है कि सैल्फ हैल्प ग्रुप के माध्यम से हमारी महिलाएं इकट्ठा हो रही हैं तो उनके लिए भी पास की सुविधा रेल मंत्रालय करे।

इसी के साथ-साथ जो भी मैंने यहां पर मेरे कुछ प्रोजैक्ट्स के बारे में बोला है, मंत्री महोदय कृपया उस पर ध्यान दें।

6

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर): सभापति महोदय, रेल बजट पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद।

1898 में भारत में ब्रिटिशर्स रेल लाये। पहली रेल मुम्बई से ठाणे तक चली। उस महाराष्ट्र के लिए इस बजट में क्या मिला है? 53 नई गाड़ियां चालू हुई, उनमें से सिर्फ दो गाड़ियां महाराष्ट्र को मिलीं। 13 दोहरीकरण के प्रोजैक्ट्स आये, उनमें से एक भी नहीं मिला। इलैक्ट्रीफिकेशन के तीन प्रोजैक्ट्स आये, उनमें से महाराष्ट्र में एक भी नहीं मिला। जिस महाराष्ट्र में रेल शुरू हुई, जिस महाराष्ट्र से सबसे ज्यादा आय आपको होती है, उस महाराष्ट्र को इस बजट में पूर्णतया अनदेखा किया गया।

स्वर्गीय मधु दण्डवते जब रेल मंत्री थे तो जनता पार्टी के राज में उन्होंने जम्मू-तवी एक्सप्रैस चालू की। वह एक गाड़ी पुणे से जम्मू-तवी तक शुरू हुई है, जो अहमदनगर से गुजरती है। राम नाईक जी मंत्री बने, उन्हें बहुत कम समय मिला। उन्होंने शिरडी का स्टेशन बनाया और शिरडी का प्रावधान करके काम की शुरूआत की, लेकिन उसको पूरा होने में 12 साल लगे। शिरडी का काम पूरा हुआ है, हम उसके लिए धन्यवाद देते हैं। मैं इसके साथ यह भी कहना चाहूंगा कि भारत बीसवीं सदी में विकासशील देश है, मैं आदरणीय ममता जी से यह नम्र प्रार्थना करूंगा कि आपसे बहुत सारी मांगें हैं। जिस प्रकार से बजट पर मांगें हैं, उस हिसाब से वे सौ साल में भी पूरी होंगी, इसकी मुझे शंका है। इसका एक उदाहरण है। नगरपरलिक एक मार्ग है, उसके लिए राज्य सरकार ने 505 करोड़ रुपये दिये और आपने सिर्फ पांच करोड़ का प्रावधान किया। उस पर 505 करोड़ रुपये केन्द्र के रेल के लगने हैं। अगर पांच करोड़ एक साल में दें तो इसे पूरा होने में 101 साल लगेंगे, जिसमें 3-4 पीढ़ियां बीत जाएंगी तो भी मेरे ख्याल से मेरे जन्म में तो मुझे वह देखने को नहीं मिलेगी। इसके लिए मेरा सुझाव है कि जैसे महाराष्ट्र में एम.आर.डी.सी. करके महाराष्ट्र रोड डैवलपमेंट कारपोरेशन बनाया गया, मेरा सुझाव है कि उसी तरह रेलवे लाइन डैवलपमेंट कारपोरेशन बनाया जाये। अगर वह कारपोरेशन बनाकर रेलवे बोर्ड चाहे तो एक दिन में एक लाख करोड़ रुपया इस देश में इकट्ठा कर सकता है। अगर रिलायंस कर सकता है, टाटा कर सकता है तो ममता जी का तो लोगों में बहुत विश्वास है, उसके जोर पर अगर हमें उससे फायदा है और हम ब्याज पर भी पैसा लेते हैं तो उस से आम जनता को भी फायदा होगा।[R86]

दक्षिण भारत को उत्तर भारत से जोड़ने के लिए धौंड से मनमाड लाइन का दोहरीकरण किया जाए। 65 साल हो गए और लोग इसकी मांग करते रहे, लेकिन यह अभी तक यह नहीं हुआ। ममता जी आयी थीं, तब उन्होंने इसकी शुरूआत की। एनडीए के समय रेल मंत्री ममता जी थीं। उन्होंने जिस प्रकार से इस विषय को आगे लिया, वही विषय आगे लेकर अभी भी चलें। मेरा यह कहना है कि अगर हम ट्रांसपोर्टेशन बढ़ाना चाहते हैं, तो हमें दोहरीकरण करना चाहिए। आज सारी गाड़ियां बुक हो रही हैं, कोई भी गाड़ी खाली नहीं जा रही है। रेल की डिमांड दिनोंदिन बढ़ती जा रही है। इसके साथ-साथ हमारे देश में प्रदूषण के विषय में भी चर्चा की जाती हैं। क्या रेल बढ़ने से प्रदूषण कम नहीं होगा? दिल्ली में मेट्रो रेल सेवा शुरू हुयी और सीएनजी शुरू हुयी। आप देख लीजिए, आज से पांच साल पहले दिल्ली में प्रदूषण का प्रतिशत कितना था और आज कितना है? क्या देश में प्रदूषण कम करने के लिए रेलवे को बढ़ाने की आवश्यकता नहीं है? क्या पर्यावरण डिपार्टमेंट रेलवे का सहयोग नहीं कर सकता? इस दृष्टिकोण से मेरी मांग है कि पर्यावरण डिपार्टमेंट के साथ, अलग-अलग डिपार्टमेंट के माध्यम से, रेलवे डिपार्टमेंट की बढ़ोत्तरी करने की और उसे राहत देने की सबसे ज्यादा आवश्यकता है। हमारा अहमदनगर डिस्ट्रिक्ट है, उसमें सबसे बड़ा साईं शिरडी संस्थान है। आज मेरे नगर डिस्ट्रिक्ट की आबादी 65 लाख है, लेकिन हमारे लिए एक भी डायरेक्ट रेल नहीं है। मेरी मांग है कि आप साईं एक्सप्रेस के नाम से ट्रेन शुरू करें। मुंबई में भेजने के लिए जगह नहीं है, आप ऐसा कह रहे हैं, तो फिर हम कैसे जाएंगे? शिरडी से साईं एक्सप्रेस शुरू होनी चाहिए। इसके लिए मैं 10 सालों से मांग करता आ रहा हूं। वहां शनिशिंगनापुर है, डिस्कवरी आफ इंडिया अहमदनगर में लिखी गयी, वहां अवतार मैहर बाबा है, अहमदनगर डिस्ट्रिक्ट तो संतों की पावन भूमि है, जहां पूरे देश से बड़े पैमाने में लोग आते हैं। इसलिए मेरा सुझाव है ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You can place it on the Table of the House. Please do not cut short your speech. All the suggestions will be answered. If you make your speech shorter, you will not get the reply.

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी : महोदय, मैं दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने नॉन स्टाप गाड़ी चलाने की बात कही। क्या इसके पहले नॉन स्टाप गाड़ी नहीं चली थी? पहले संपर्क क्रांति, निजामुद्दीन से यशवंतपुर तक चली थी। क्या इसको टेक्निकल और कामर्शियल स्टापेज दिए गए? पहले टेक्निकल स्टापेज थे, जबकि बाद में इसको कामर्शियल स्टापेज दिए गए और बाद में उनको कांटीन्यू स्टापेज देने पड़े। पहले हम यह सोचें कि हमें इसे इंटरनेशनल लेवल पर करना है, लेकिन सबसे पहले हमें रेल लाइन बढ़ाने की आवश्यकता है। हमें साफ-सुथरे स्टेशन चाहिए। फर्श पर ग्रेनाइट बिछाकर और सजाकर उसे इंटरनेशनल करने से क्या होगा? आम-आदमी तो सूखे, गर्मी, बारिश, सर्दी में रेलवे स्टेशन जाता है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You can place your suggestions on the Table of the House.

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी : महोदय, मेरे सिर्फ चार सुझाव हैं। धौंड-मनमाड लाइन का दोहरीकरण किया जाए, नगर के लिए एक गाड़ी चलायी जाए। नगर, बेलापुर, मेवासा, श्योगा, ग्योराई, यहां रेलवे की करोड़ों रूपए की संपत्ति है। इसलिए मेरी मांग है कि उस लाइन का काम भी शुरू किया जाए।

महोदय, युवा गाड़ी चलाने की बात कही गयी। क्या 2,500 किलोमीटर तक हम सीट पर बैठकर जा सकते हैं? क्या कोई जवान 8, 10 या 12 घंटे बैठकर सफर कर सकता है? इस बारे में भी सोचने की आवश्कयता है कि उनके लिए कितनी सिटिंग अरेंजमेंट रखेंगे और कितनी स्लीपिंग अरेंजमेंट करनी चाहिए। इस बारे में भी विचार होना चाहिए। यह मेरा नम्र निवेदन है। आप डेवलपमेंट कारपोरेशन बनाकर एक लाख करोड़ रूपए इकट्ठा करिए और सभी सांसदों की आशाओं को पूरी कीजिए। मैं आपसे यही निवेदन करता हूं।

7

SHRI SANJAY BHOI (BARGARH): Respected Chairman, thank you for giving me a chance to speak on this Budget. First of all, I congratulate the hon. Railway Minister for giving such a competent Budget. It will generate a lot of jobs for poor people in our country, which is the most backward one in the world. [NR87]

I would be brief in my speech. Many Members have given a lot of suggestions on how to improve the Rail Budget further but I feel that the Rail Budget is progressive and good. This is an example set by the UPA Government to prove that they are for the poor and for the needy. Our leaders Shrimati Sonia Gandhiji, Dr. Manmohan Singhji, and Shri Rahul Gandhiji are committed to fulfill the dreams of *aam aadmi.*

When I walk through the corridors of Lok Sabha I am reminded of my revered father Dr. Krupa Sindhu Bhoi who was a Member of Parliament for five terms. He tried to work for the betterment of the poor and he achieved it in his time. After his demise, I have got a chance to prove myself by taking his objectives forward, his dreams forward. I would like to start with a request to the hon. Railway Minister to do something for my Constituency that is of the utmost importance. My father had repeatedly requested the Railway Ministry for a new rail linkage from Nuapara to Bargarh Road, which is in my Constituency Bargarh, but nothing has happened as yet. I would request the Railway Minister to take up this issue on an emergency basis. People will have to travel around 110 kilometres from Nuapara Road to Bargarh Road to go to the railway station. If we have a rail link between Nuapara Road and Bargarh Road via Padampur subdivision, people will be able to easily catch a train to Raipur or to any other big station like Delhi, Mumbai or Madras. So, I humbly request the hon. Railway Minister to consider this.

I also propose that a train from Bargarh to Allahabad because many people who want to pay their last rites after somebody passes away, they have to first go by road to some major station and catch a train to Allahabad. So, I would request the hon. Railway Minister, Madam Mamata Banerji, to please start a train from Bargarh to Allahabad so that this holy cause can be taken care of.

The hon. Railway Minister talked about Adarsh railway stations. Eighty per cent of the population of Bargarh District is of farmers. So, it is of utmost importance that we have an Adarsh station at Bargarh. Jharsuguda in my constituency is now a big industrial hub. Many industries are located there. The old airport there is also going to be reopened very shortly. So, I would request the hon. Railway Minister to ensure that Jharsuguda is made a world class station. I hope that these suggestions of mine would be considered sympathetically.

MR. CHAIRMAN : Hon. friends, we have only thirty minutes left and we have thirty more speakers. Now this is the time for the hon. Members to place their suggestions on the Table. They will get a detailed reply. Otherwise, confining to one minute, Members may not be able to do justice to their own demands. So, please place your suggestions on the Table as far as possible.

...(*Interruptions*)[KMR88]

8

***SHRI RAMESH KATTI VISHWANATH (CHIKKODI):** I would like to bring to the notice of Hon. Railway Minister through you the following few demands of my Constituency. I urge Minister to personally look into these demands.

I) Undertaking of new Survey work for laying of rail-track, linking **Dharwar-Saudatti-Bailhongal-Belgaum-Sankeshwar-Nippani-Kolhapur** and also, earmarking of necessary funds, for its implementation. This linking is essential for the convenience of lakhs of devotees visiting Godess Sri Yellamma Devi temple in Saudatti and also, Goddess Sri Laxmi Devi temple in Kolhapur. This deam project happens to be pending since British rule in India too.

II) Undertaking of the project to lay a new rail-track, linking **Kudachi Jamakhandi-Bagalkot.** The necessary Survey work of it is already completed but, no funds appears earmarked for its implementation, in the recently concluded rail-budget. This, if implemented ensures sufficient revenue to the railways too transportation of lakhs of tons of the Bauxite-Ore available herein.

III) Attachment of additional three bogies to the already existing seven bogies (making it total ten) to the **Push-Pull Miraj-Hubli-Miraj** train, to make it more passenger friendly.

IV) Direction to the railway authorities too, to order for the stoppage of **Miraj-Londa** Passenger train, a daily train, at all the stations en-route. This helps the poor students, vegetable vendors, Government employees to travel at cheaper fare, calculated nearly 70 % cheaper than bus fares.

Presume, Madam, you would take into consideration, all of the demands, quoted on Top Priority, towards its fulfillment.

9

*SHRI PABAN SINGH GHATOWAR (DIBRUGARH): I rise to support the Railway Budget presented by Kumari Mamata Banerjee. The Hon. Railway Minister has rightly claimed that this Budget is mainly aimed for (Ma, Maati, Maanush). Her inclusive Budget is widely welcome by the public at large. It is one step forward towards inclusive development of our country, as promised by Smt. Sonia Gandhi and Hon. Prime Minister, Dr. Manmohan singh.

I thank the Railway Minister for her priority for passenger amenities, cleanliness, quality of railway catering, safety and security and punctuality. If these programmes are implemented, this will greatly brighten the image of Indian Railways and will benefit million of passengers, who travel by trains.

I congratulate the Hon. Minister for her new innovative idea for Izzat, Student and press concession, Ladies Special, Yuva train and Duronto Assam (Guwahati/New Delhi) should be extended to Dibrugarh.

I welcome the decision of the Hon. Minister for introducing few new trains for North-Eastern region with the rest of the country. Indian Railway line which is the life line of our country will be providing more new trains to the region. I request the Hon. Minister to mitigate this connectivity problem of people of North-Eastern region by providing more new trains to the region. I request her to consider the following: -

1. Overnight train, fast Guwahati/Kolkata
2. The Duronto Train, New Delhi/Guwahati
3. Extending the Avadh-Assam train to Dibrugarh
4. Extending Guwahati/Bikaner to Tinsukhia
5. Rani training between Dibrugarh/Guwahati via Moran (New line) was started on trial basis for few days, but no stopped for some technical reason. I request that regular train should be started on this route.

I welcome the decision of the Railway Minister to identify 309 as 'ADARS' stations. I request the Hon. Railway Minister to include Dibrugarh and Tinsukhia junctions.

6. There is a train in between 'Ledo' to Tinsukhia. It is run through in the Coal belt and tea garden area. It is a popular train, but no punctual. Earlier this train had a halt at Bogapani and Pawoi Stations. That should be restarted. That will greatly help local passengers belonging to poor tea gardens community, local farmers and public in general.

The Hon. Railway Minister is aware about the security problem of the railway passengers in the North-Eastern region. I request adequate measures should be taken so that the passengers feel safe in traveling

The condition of stations (particularly the toilets and Waiting Rooms) are in deplorable condition in the region. Necessary improvements should be taken for the benefit of the passengers.

I am happy that the Railway Minister has announced the creation of a new Fund, namely (Railway Development fund for North-Eastern Region) for the timely implementation of railway projects in the region. I request the Hon. Minister to strengthen this fund so that the desired results are achieved.

I would like to draw the kind attention of the Hon. Railway Minister to the National Project of Bagibeel Bridge which is progressing at a snail' space, the people of North-Eastern region fear that it will not be completed in time.

The gauge conversion between Lumding/Silchar should be completed at a fast pace.

The gauge conversion work between Rangia and Murkaseleng is also not progress at the desired level. So I would request the Hon. Railway Minister to look into the matter personally and take adequate steps so that this project is completed in time.

In the past, there was lot of trouble in Railway recruitment in the North-Eastern region. So I would request the hon. Minister to take all necessary measures to ensure 100% recruitment of Grade-lll and IV from among the local candidates. As educated unemployed in the North-Eastern Region is very difficult.

Hon. Railway Minister has rightly given importance to the projects, which are more needed for 'Social Viability' in the most backward and remote region of our country for inclusive growth than economic viability.

I once again congratulate the Hon. Railway Minister for her dynamic, popular inclusive Railway Budget.

0

श्री राकेश सचान (फतेहपुर): सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। हर वर्ष की भांति इस वर्ष भी जब सदन में रेल बजट प्रस्तुत किया गया, तो अनेक लोक-लुभावनी घोषणाएं की गयीं। मैं समझता हूं कि पिछले कई रेल मंत्रियों की घोषणाओं की अगर समीक्षा की जाये, तो पता चलेगा कि अभी भी आधी घोषणाओं पर अमल नहीं हुआ। ममता जी जब पहले रेल मंत्री थीं, उस वक्त भी अनेक योजनाएं प्रस्तावित की गयी थीं, जो आज तक पूरी नहीं हो सकीं। पूरे देश की इतनी रेलवे योजनाएं अधूरी हैं कि अगर उन योजनाओं को ही पूरा करा दिया जाये, तो देश के लोगों का कल्याण हो सकता है।

रेल मंत्री जी ने अपने क्षेत्र, अपने राज्य को ध्यान में रखा है, यह बड़ी अच्छी बात है। लेकिन फिर भी माननीय रेल मंत्री जी पूरे देश की रेल मंत्री हैं। हमारा कहना है कि उत्तर प्रदेश को इस बार बजट का जो हिस्सा मिलना चाहिए, उसे उस हिसाब से हिस्सा नहीं दिया गया है। इस बजट में आदर्श स्टेशन और विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन बनाए जाने की घोषणा की गयी है। रेल मंत्री जी ने 375 रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में विकसित करने का प्लान बनाया है, किन्तु चिन्हित करते समय क्षेत्रीय संतुलन पर ध्यान नहीं दिया गया है। उत्तर प्रदेश में कुल रेल पथ 14 प्रतिशत है, लेकिन उसके हिसाब से उत्तर प्रदेश को जो हिस्सा मिलना चाहिए, उतना नहीं मिला है। उन्होंने वहां के केवल सात स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में विकसित करने की बात की है। मैं चाहूंगा कि उसमें हमारे क्षेत्र फतेहपुर के स्टेशन को भी शामिल किया जाये। इसके अलावा हमारा कहना है कि उत्तर प्रदेश के बाकी स्टेशनों को भी उसमें लेने का काम किया जाये।

माननीय रेल मंत्री जी ने 25 रुपये में एमएसटी की बात की है। इसका मानक उन्होंने यह रखा है कि जिनकी आमदनी 1500 रुपये प्रतिमाह होगी। इसी तरह नरेगा की स्कीम चल रही है जिसमें 100 रुपये दिये जाते हैं। हमारा कहना है कि तीन हजार रुपये एक मजदूर की आमदनी है, तो वह 1500 रुपये का कहां से प्रमाण-पत्र लायेगा, यह भी एक विषय है। यह एमएसटी तो गरीब लोगों के लिए बन नहीं पायेगी, लेकिन जो सोर्सफुल लोग होंगे, वे इस एमएसटी को बनवाने का काम करेंगे। यही हाल गरीब रथ का है। गरीब रथ गरीब लोगों के लिए चलायी गयी थी, लेकिन उस गाड़ी में गरीब लोगों का रिजर्वेशन नहीं होता। उसमें ज्यादातर अमीर लोग बैठते हैं। यही हाल जनसाधारण एक्सप्रैस का है, जो दिल्ली से चलकर कानपुर और कानपुर से इलाहाबाद रूकती है। इस बीच में हमारा क्षेत्र फतेहपुर पड़ता है, इसलिए हमारा कहना है कि वहां पर भी इसका स्टापेज होना चाहिए।

मंत्री जी ने नॉन स्टॉप ट्रेनों की भी घोषणा की है। यह ठीक बात है, लेकिन जब नॉन स्टॉप ट्रेनें चलती हैं, तो अनेक ट्रेनें बगल में लगा दी जाती हैं। वे ट्रेनें एक-एक घंटे छोटे-छोटे स्टेशनों पर खड़ी रहती हैं। इसलिए हमारा कहना है कि प्लान चाहे कुछ भी हो, लेकिन वहां रास्तों का चौड़ीकरण किया जाये। मंत्री जी को मैं बधाई देना चाहता हूं, क्योंकि उन्होंने कानपुर से भी नॉन स्टॉप ट्रेन चलाने की घोषणा की है।

मैं फतेहपुर क्षेत्र से सांसद हूं। माननीय वी.पी. सिंह, पूर्व प्रधानमंत्री ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : You can give that suggestion in writing. आप अपने सजेशन्स लिखकर दे दीजिए।

â€¦(व्यवधान)

श्री राकेश सचान : सभापति महोदय, मैं नया मैम्बर हूं इसलिए मैं आपसे एक मिनट और बोलने का समय चाहता हूं। [MSOffice89]

महोदय, हमारे यहां 16.50 लाख वोटर हैं और 35 लाख की आबादी है। यह क्षेत्र कानपुर और इलाहाबाद के बीच पड़ता है। वहां पर इलाहाबाद और कानपुर के बीच कोई ट्रेन नहीं चलाई जा रही है। इसलिए मैं मांग करता हूं कि इलाहाबाद से कानपुर के बीच एक ईएमयू या मेमू ट्रेन की घोषणा रेल मंत्री जी इस बजट में करें।

अगर हमें दिल्ली से जाना हो तो नॉर्थ-ईस्ट एक्सप्रेस और प्रयागराज एक्सप्रेस, सुबह एक गाड़ी और शाम को एक गाड़ी, वहां रूकती है। इनके अलावा कोई और ट्रेन नहीं है जबकि हमारा क्षेत्र दिल्ली और हावड़ा के बीच स्थित है और यहां से लगभग 15 गाड़ियां गुजरती हैं। मैं चाहता हूं कि उनमें से महाबोधि, लिच्छवी, रीवां एक्सप्रेस और पुरूषोत्तम एक्सप्रेस का वहां पर ठहराव किया जाए।

MR. CHAIRMAN : If there are any more suggestions, please give them in writing.

श्री राकेश सचान: फतेहपुर एक बड़ा रेलवे स्टेशन है, लेकिन वहां पर टिकट की एक खिड़की है, जिसकी वजह से वहां पर भीड़ लगी रहती है। इसलिए मेरी मांग है कि वहां पर एक अन्य टिकट खिड़की खोली जाए जिससे लोगों को दिक्कत न हो। फतेहपुर रेलवे स्टेशन को एक आदर्श रेलवे स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। वहां प्लेटफार्म संख्या चार का उच्चीकरण कराया जाए तथा स्टेशन के शेड का भी निर्माण कराया जाए।

MR. CHAIRMAN: Why do you not lay it on the Table of the House?

श्री राकेश सचान : बिन्दकी रोड स्टेशन पर चौरी-चौरा एक्सप्रेस का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। जाड़े के दिनों में कोहरे के कारण चार-पांच माह के लिए चौरी-चौरा एक्सप्रेस, तूफान एक्सप्रेस, लाल किला एक्सप्रेस व जनता एक्सप्रेस को निरस्त कर दिया जाता है। इससे लोगों को असुविधा होती है।

MR. CHAIRMAN: You are denying the chance of another colleague of yours. Please lay it on the Table of the House.

श्री राकेश सचान : महोदय, हमारे क्षेत्र में खागा रेलवे स्टेशन जो कि एक तहसील मुख्यालय भी है, में खागा रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज तथा थरिगांव रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाए। वहां पर तीन-तीन मृत्यु हो चुकी है, दो-दो घण्टे तक वहां जाम बना रहता है। खागा रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज तथा थरिगांव रेलवे क्रॉसिंग पर रेलवे ओवर ब्रिज बनाना बहुत जरूरी है।

MR. CHAIRMAN: Please lay it on the Table of the House.

श्री राकेश सचान : महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से इसकी मांग करता हूं। इन दोनों क्रॉसिंगों पर अभी तक रेलवे ओवरब्रिज को मंजूरी नहीं प्रदान की जा सकी है जबकि इस क्षेत्र में यमुना नदी की खदानों से रेत की निकासी होती है और यह क्रॉसिंग काफी समय के लिए बंद होने से दोनों ओर सैकड़ों वाहन खड़े हो जाते हैं। अतः माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि वह इस रेलवे ओवर ब्रिज को इस बजट में तत्काल मंजूर करें।

*** आदर्श रेलवे स्टेशन और विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशनः**

रेल मंत्री ने 375 रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप् में विकसित करने का निर्णय लिया है । यह एक अच्छी बात है । किंतु इन स्टेशनों को चिन्हित करते समय क्षेत्रीय संतुलन का भी ध्यान रखना चाहिए । उत्तर प्रदेश में कुल रेल पथ देश के संपूर्ण रेल पथ का लगभग 14 प्रतिशत है । इस दृष्टि से भी 375 स्टेशनों में उत्तर प्रदेश में 52 आदर्श स्टेशनें चिन्हित की जानी चाहिए थीं । लेकिन केवल 7 स्टेशनों को ही चिन्हित किया गया है - सीतापुर, अमेठी, पीलीभीत, शिकोहाबाद, चन्दौसी, सलेमपुर एवं प्रयाग । आदर्श रेलवे स्टेशन किन सुविधाओं से युक्त होंगी, किसे आदर्श स्टेशन कहा जाएगा - यह भी कहीं स्पष्ट नहीं है ।

मैं जानना चाहूंगा कि विश्व स्तरीय रेलवे स्टेशन का क्या तात्पर्य है ? दुनिया के किस देश की कौन सी स्टेशन को आदर्श मानकर आप भारत की इन स्टेशनों को विश्व स्तरीय बनाना चाहतीं हैं ।

(3) 25 रूपये की एमएसटीः

1500 रू. प्रतिमाह से कम की आमदनी वाले गरीबों को 100 कि.मी. की यात्रा करने के लिए 25 रू. की एमएसटी देने का निर्णय लियागया है । इसे कैसे अमल में लाया जाएगा । एक मजदूर को भी प्रतिदिन 100 रू. की मजदूरी मिलती है जो महीने में 3000 रू. होती है । फिर 1500 रू. प्रतिमाह से कम का प्रमाण पत्र कैसे मिलेगा - कौन देगा । गरीब फिर देखता रह जाएगा तथा पैसे वाला एमएसटी का टिकट बनवा लेगा ।

.... This part of the Speech was laid on the Table.

गरीब रथ इसका उदाहरण है - कौन गरीब चलता है गरीब रथ में । सब पैसे वाले रिजर्वेशन कराके जगह घेर लेते हैं । गरीब देखता रह जाता है । नाम गरीब रथ है और है वास्तव में अमीर रथ ।

यही हाल जनसाधारण एक्सप्रेस का है । दिल्ली से चलकर कानपुर रूकती है । ज्यादातर खाली चलती है । अगर बीच में एक-दो स्टापेज और दे दिए जाएं तो आम आदमियों को राहत मिल सकती है एवं फतेरपुर में भी ठहराव हो ।

(4) नॉन स्टॉप ट्रेनः

क्या मंत्री जी एवं उनके अधिकारियों ने इस बात का अनुमान लगाया है कि नॉन स्टॉप ट्रेन से अन्य तमाम पैसेंजर ट्रेन सुपर फास्ट ट्रेन्स को कितना रूकना पड़ेगा । अभी यह हालत है कि पैसेंजर ट्रेन्स को कहीं भी रोक दिया जाता है । राजधानी एक्सप्रेस निकालने के लिए पूर्वा एक्सप्रेस को अलीगढ़ से पहले 30 मिनट से एक घंटा तक रोका रखा जाता है । छोटी सी स्टेशनों पर इन गाड़ियों को रोके दिया जाता है जहां यात्री यदि चाहें तो पानी भी पीने को उपलब्ध नहीं हो पाता है । मेरा मानना है कि नॉन स्टॉप ट्रेन से बड़े पैमाने पर सवारी गाड़ियों से लेकर सुपरफास्ट गाड़ियों तक को अनावश्यक रूप से जगह-जगह रोकना पड़ेगा जिससे आम यात्रियों को बहुत असुविधा होगी ।

(5) रेलवे में भर्तियां :

रेलवे में भर्तियों के संबंध में मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में अल्पसंख्यकों, महिलाओं और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग को बेहतर प्रतिनिधित्व देने की योजना का प्रस्ताव किया है । इस संबंध में मुझे दो बातें कहनी हैं -

1. रेलवे में कर्मचारियों की संख्या प्रति वर्ष कम हो रही है । वर्ष 1990-91 में जहां रेलवे में कर्मचारियों की कुल संख्या 16 लाख 52 हजार थी वह घटकर वर्ष 07-08 में 13 लाख 95 हजार रह गई है । जब गाड़ियां बढ़ रही हैं, रेल की लाइनें बढ़ रही हैं, स्टेशन बढ़ रही हैं फिर नौकरियां कम क्यों हो रही हैं ? रेलवे सबसे ज्यादा रोजगार देने वाला उपक्रम है । नीतियां ऐसी होनी चाहिए जिससे अधिक लोगों को रोजगार मिल सके ।

2. दूसरी बात इस संबंध में मुझे यह कहनी है कि अन्य पिछड़े वर्ग की जगह आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग की बात कहना सामाजिक रूप् से पिछड़े वर्ग के साथ एक छलावे की बात हो सकती है । इसलिए मेरा अनुरोध है माननीय मंत्री जी से कि उन्होंने अपने भाषण में आर्थक रूप से पिछड़े वर्ग का जहां जिक्र किया है उसकी जगह अन्य पिछड़ेग वर्ग शब्द प्रयोग करें ताकि ओ.बी.सी. के मन में कोई गलत संदेश न जाए ।

(6) नर्सिंग कालेज और मेडिकल कालेज खोलने के प्रस्तावः

रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों के लिए नर्सिंग कालेज और मेडिकल कालेज स्थापित करने की योजना स्वागत योग्य है । मेरा सुझाव है कि यह कालेज रेलवे के हों उनमें कोई निजी भागीदारी नहीं होनी चाहिए । निजी भागीदारी होने के बाद रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों को इन कालेजों में नर्सिंग या मेडिकल की शिक्षा में प्रवेश दिला पाना बहुत कठिन काम होगा और अन्ततोगत्वा रेलवे की बेस कीमती जमीन पर खुलने वाले यह कालेज निजी हाथों में चले जाएंगे ।

रेलवे में गाड़ियों के परिचालन में भी निजी भागीदारी का अगर प्रयास किया गया तो यह रेलवे के इतिहास का सबसे बुरा दिन होगा । इसलिए मैं रेल मंत्री को सचेत करना चाहता हूं कि वे रेलवे को निजीकरण की तरफ ले जाने वाले किसी भी कार्यक्रम से दूरी बनाये रखने का ही काम करें ।

(7) किसानोन्मुखी परियोजनाः

पूरे देश में हर साल फल, सब्जियां, मांस और मछलियां बड़े पैमाने पर नष्ट हो जाती हैं । एक अनुमान के अनुसार इन उत्पादों के बेकार होने की वजह से प्रति वर्ष होने वाला नुकसान 50 हजार करोड़ रूपये से ज्यादा हो चुका है । इसे बचाने के लिए इन उत्पादों को उनके उत्पादन स्थलों से उपभोक्ता कन्द्रों तक पहुंचाने के लिए विशेष गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव प्रशंसनीय है । इसके लिए न केवल विशेष गाड़ियों की आवश्यकता है बल्कि पूरी तरह से एयर कंडीशन बेगन्स की जरूरत होगी जिसे प्राथमिकता के आधार पर रेलवे को पूरा करना चाहिए ।

(8) खान-पान के संबध में :

रेलगाड़ियों में खान-पान की गंभीर समस्या है । राजधानी और शताब्दी एक्सप्रेस जैसी सबसे अच्छी माने जाने वाली रेलगाड़ियों में भी जो भोजन बनता है उसमें प्रयोग किया जाने वाला पानी बहुत खराब होता है जिसकी वजह से भोजन की गुणवत्ता एकदम खराब हो जाती है । भोजन बनाने में प्रयोग किए जाने वाला पानी जब तक शुद्ध नहीं होगा तब तक अच्छे खान-पान की कितनी ही बात की जाए सब बेमानी होगा । जो पानी रेलगाड़ियों में बिकता है । यहां तक कि जो स्टेशनों पर पानी मिलता है रेल नीर या अन्य ब्रांडों के नाम से उसमें भी ज्यादातर नकली होता है । इसमें सुधार की आवश्यकता है ।

(9) आम आदमी के लिए रेल यात्रा बहुत मुश्किलः

भारतीय रेल का सबसे दुःखद पहलू यह है कि यहां 80 फीसदी यात्रियों के लिए रेल गाड़ियों में 20 फीसदी जगह है और 20 फीसदी यात्रियों के लिए 80 फीसदी जगह है । जिनके पास पैसा है, जिनके पास रेलवे पास है वह आरक्षण पा जाते हैं या तत्काल रेल सेवा का लाभ उठा लेते हैं । लेकिन गरीब आदमी अनारक्षित डिब्बों में भूसे की तरह भर जाता है यहां तक कि लोग टॉयलेट में खड़े होकर भी यात्रा करने को विवश होते हैं । कोई ऐसा दिन नहीं जाता जिस दिन कुछ यात्री जो खिड़की से लटक रहे होते हैं वह गिरते न हों, दुर्घटनाएं न होती हों । इसलिए प्राथमिकता यह होनी चाहिए कि आम आदमी के लिए रेलगाड़ियों में जगह कैसे बढ़े । जब तक आम आदमी को रेल गाड़ी में बैठने की जगह नहीं मिलती है तब तक चाहे जितनी घोषणाएं की जाएं, यहां बैठे हम लोग उन पर तालियां ते बजा सकते हैं लेकिन आम आदमी को कोई राहत नहीं मिल सकती है । *

1

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा): महोदय, आपने मुझे पहली बार बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

मैं अन्तर्राष्ट्रीय महत्व के नालन्दा संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं। मेरा संसदीय क्षेत्र देश के सबसे बड़े संसदीय क्षेत्रों में से एक है। मेरे संसदीय क्षेत्र में कई रेल परियोजनाएं लंबित हैं जो कि निर्धारित समय-सीमा में पूरी नहीं हो सकी हैं और उनकी लागत भी बढ़ रही है। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कुछ जानकारी प्राप्त करना चाहता हूं। रेल कोच फैक्टरी, हरनौत कब तक शुरू होगी? इसकी आधारशिला डा.ए.पी.जे. अबुल कलाम ने रखी थी और इसकी गति धीमी है। दनियावां-शेखपुरा रेलवे लाइन कब तक बनकर परिचालन के लिए तैयार हो जाएगी? राजगीर-तिलैया (हिसुआ) लाइन पर परिचालन कब तक शुरू हो जाएगा? ईस्लामपुर से नटेसर बड़ी रेलवे लाइन पर कब तक परिचालन शुरू होगा? इन चारों परियोजनाओं के शुरू हो जाने से नालन्दा, गया, नवादा, जहानाबाद, शेखपुरा आदि क्षेत्र लाभान्वित होंगे। इन परियोजनाओं में जो राशि दी गयी है, वह संतोषजनक नहीं है। माननीय मंत्री जी से मैं इस सदन के माध्यम से यह मांग करना चाहता हूं कि इन परियोजनाओं को एक निर्धारित समय सीमा में पूरा कराया जाए।

ईस्लामपुर से गया रेलवे लाइन के लिए सर्वे किया गया है, इस नई रेल परियोजना को स्वीकृति दी जाए। सुबह में पटना से ईस्लामपुर जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। एक रैक होने से दो अप और दो डाउन करती है जो कि वहां की मांग को पूरा करने में सक्षम नहीं है। खासकर महिलाएं और विकलांग स्टेशन पर ही छूट जाते हैं और परेशानियां झेलते रहते हैं। ऐसी स्थिति में एक और रैक होने से पटना से भी यह गाड़ी सुबह में खुलेगी और ईस्लामपुर से भी सुबह में ही खुलेगी। इस तरह चार अप और चार डाउन होंगे जो स्थानीय यात्रियों के लिए सुविधाजनक होगा।

*मगध एक्सप्रेस नई दिल्ली से ईस्लामपुर तक जाती है, लेकिन प्रायः यह देखा जाता है कि वह पटना से ही वापस नई दिल्ली आ जाती है। इसके चलते स्थानीय लोगों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। ऐसी परिस्थिति में मेरा सुझाव है कि मगध एक्सप्रेस, 2401/2402 के वर्तमान में दो रैक हैं, उसको तीन रैक में बदला जाए ताकि निर्धारित समय सीमा पर ट्रेन का परिचालन हो सके। *

... This part of the Speech was laid on the Table.

MR. CHAIRMAN: No Member is allowed to read the speech. Since some Members are making maiden speeches, we are not interrupting. Otherwise, reading out the speeches is not allowed. If there are prepared speeches, they can be laid on the Table of the House.

2

***डॉ. विनय कुमार पाण्डेय (श्रावस्ती):** मैं आपके माध्यम से मा0 रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करते हुए चाहूंगा कि इस समावेशी विकास, आर्थिक व्यवहारिकता वाले बजट में पूर्वी उत्तर प्रदेश एवं मेरे क्षेत्र श्रावस्ती को भी माननीया रेल मंत्री जी की ममतामयी कृपादृष्टि से विकास का अवसर प्राप्त हो।

विश्वस्तरीय स्टेशनों की श्रेणी में फैजाबाद, इलाहाबाद जं0 और गोरखपुर जं0 को भी सम्मिलित करना चाहें। आदर्श स्टेशनों की श्रेणी में गोण्डा जं0 और बुद्ध तीर्थ व पर्यटन स्थली बलरामपुर को भी शामिल करना चाहें।

पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण बुद्धा सर्किट का विकास जायको प्राजेक्ट के तहत लेकर श्रावस्ती/ मिन्गा / सिरसिया / उतरौला / कपिलवस्तु / कुशीनगर / सारनाथ् गया के अतिरिक्त उन्नाव पक्षी विहार, दुधवा नेशनल पार्क के अलावा बहराइच नानपारा नेपाल बार्डर से लगे रिजर्व फॉरेस्ट से जोड़ते हुए अंतर्राष्ट्रीय पर्यटन पैकेज के माध्यम से विदेशी मुद्रा अर्जित करने के साथ ही इस पिछड़े क्षेत्र का विकास भी हो सकता है। कृपया नई रेल लाइनों में सम्मिलित करना चाहें।

आमान परिवर्तन की दृष्टि से आनंद नगर से गोण्डा जं0 तक धन आबंटन सुनिश्चित करते हुए गोरखपुर-गोण्डा-लखनऊ मार्ग पर ट्रेनों का आवागमन सुनिश्चित करना चाहें। गैंजहवा NER कैटवापुर के बीच दुर्गापुर पर रेलवे क्रासिंग बनाना चाहें।

श्रावस्ती (पर्यटन स्थल) और मिन्गा में यात्री आरक्षण प्रणाली (PRS) प्रदान करना चाहें। प्रस्तुत बजट को बल प्रदान करता हूं।

---

* Speech was laid on the Table

3

श्री विष्णु देव साय (रायगढ़): सभापति महोदय, मैं आपका अत्यंत आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मैं आपके माध्यम से अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ समस्याओं से माननीय रेल मंत्री को अवगत कराना चाहूंगा। मैं छत्तीसगढ़ राज्य के रायगढ़ संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूं। रायगढ़ आज पूरे देश में औद्योगिक जिला के रूप में अपनी पहचान बना चुका है। इसके साथ ही वह कला और संस्कृति केन्द्र के रूप में भी अपनी एक पहचान बना चुका है। रायगढ़ जिला मुख्यालय में 14 सितम्बर, 1998 को तत्कालीन रेल मंत्री जी द्वारा एक टर्मिनल की आधारशिला रखी गई थी। किंतु रायगढ़ वालों का दुर्भाग्य है कि आज तक उक्त टर्मिनल का कार्य शुरू नहीं हुआ है, जबकि उसके लिए राशि भी दी जा चुकी है। मैं रेल राज्य मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि वह शीघ्रातिशीघ्र उस टर्मिनल का काम प्रारम्भ कराएं। इस बात को लेकर वहां की जनता कई बार रेल संघर्ष समिति बनाकर आंदोलन भी कर चुकी है।

आजादी के 62 वर्षों बाद भी हमारा संसदीय क्षेत्र रेल मार्ग से अछूता है। इस पूरे संसदीय क्षेत्र में मात्र 40-50 किलो मीटर रेल लाइन है। हमारी कोरबा-लोहरदगा-रांची रेल मार्ग की मांग बहुत पुरानी है। सन् 1974-1975 में इसका सर्वे भी हो चुका है। लोहरदगा से रांची रेल मार्ग का निर्माण हो चुका है, अब कोरबा से लोहरदगा, मात्र 312.55 किलो मीटर रेल मार्ग निर्माण की आवश्यकता है। मैं रेल राज्य मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि उक्त रेल मार्ग के निर्माण हेतु स्वीकृति प्रदान करें ताकि अनुसूचित जनजाति बाहुल्य इस क्षेत्र का विकास हो सके।

सभापति महोदय, रायगढ़ में रायगढ़-सारंगगढ़ रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिज बनाने की स्वीकृति हो चुकी है और राज्य सरकार ने अपना काम भी कर दिया है, लेकिन रेल विभाग ने अभी तक काम शुरू नहीं किया है, जिस कारण लोगों को आवागमन में भारी असुविधा हो रही

है। इसलिए इस काम को जल्द से जल्द शुरू कराकर पूरा कराया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जिला मुख्यालय जशपुर में रेलवे टिकट बुकिंग काउंटर की स्वीकृति हो चुकी है। जिला प्रशासन ने उस बुकिंग काउंटर के लिए भवन भी उपलब्ध करा दिया है, लेकिन रेल विभाग द्वारा बुकिंग का काम शुरू नहीं किया गया है। इसलिए इस पर भी ध्यान देकर उस बुकिंग काउंटर को चालू कराया जाए।

इसके साथ ही साथ गाड़ी नं. 2879/2880 लोकमान्य तिलक टर्मिनल एक्सप्रेस का रायगढ़ में ठहराव, गाड़ी नं. 2101/2102 ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस का रायगढ़ में ठहराव, गाड़ी नं. 2809/2810 मुम्बई-हावड़ा-मुम्बई मेल का खरसिया में ठहराव एवं गाड़ी नं. 2129/2130 आजाद हिन्द एक्सप्रेस का खरसिया में ठहराव हेतु आदेशित करने का कष्ट करें, ताकि लोगों को अधिकाधिक आवागमन की सुविधा उपलब्ध हो सके।

ओ मैं आपका अत्यंत आभारी हूं, आपने मुझे बोलने का मौका दिया । मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को मेरे संसदीय क्षेत्र की कुछ समस्याओं से अवगत कराना चाहूंगा ।

मैं रायगढ़ (छ.ग.) प्रांत से चुनकर आता हूं । रायगढ़ आज पूरे देश में औद्योगिक जिला के रूप में अपनी पहचान बना चुका है । रायगढ़ जिला मुख्यालय में 14 सितम्बर, 1998 को तत्कालीन रेल मंत्री जी द्वारा टर्मिनल की आधारशिला रखी गई है किंतु रायगढ़ वालों का दुर्भाग्य है कि आज तक उक्त टर्मिनल का कार्य प्रारंभ नहीं हुआ है जिसके कारण लोगों में काफी आक्रोश है । क्षेत्रीय लोगों ने एवं सभी राजनीतिक दलों ने संयुक्त रूप से रेल संघर्ष समिति का गठन करके आंदोलन भी किया है । इसलिए आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि शीघ्रातिशीघ्र टर्मिनल का कार्य प्रारंभ करायें ।

मेरा संसदीय क्षेत्र आजादी के 62 वर्षों बाद भी रेल मार्ग से अछूता है । पूरे संसदीय क्षेत्र में मात्र 40-50 कि.मी. रेल मार्ग है । कोरबा-लोहरदगा-रांची रेल मार्ग की मांग बहुत पुरानी है । सन् 1974-75 में इसका सर्वे भी हो चुका है । लोहरदगा से रांची रेल मार्ग का निर्माण हो चुका है । अब कोरबा से लोहरदगा, मात्र 312.55 कि.मी. रेल मार्ग निर्माण की आवश्यकता है । मैं रेल मंत्री से अनुरोध करूंगा कि उक्त रेल मार्ग के निर्माण हेतु स्वीकृति प्रदान करें ताकि अनु.जनजाति क्षेत्र का विकास हो सके ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जिला मुख्यालय - जशपुर में रेलवे टिकट बुकिंग काउंटर की स्वीकृति हो चुकी है । जिला प्रशासन, बुकिंग काउंटर हेतु भवन उपलब्ध करा चुका है किंतु बुकिंग कार्य प्रारंभ नहीं हो पाया है, इस तरफ भी मैं माननीया रेल मंत्री का ध्यान आकृष्ट कराना चाहूंगा ।

इसके साथ ही साथ गाड़ी नं. 2879/2880 लोमान्य तिलक टर्मिनल एक्सप्रेस का रायगढ़ में ठहराव, गाड़ी नं. 2101/2102 ज्ञानेश्वरी एक्सप्रेस का रायगढ़ में ठहराव, गाड़ी नं. 2809/2810 मुंबई-हावड़ा मेल का खरसिया में ठहराव एवं गाड़ी नं. 2129/2130 आजाद हिन्द एक्सप्रेस का खरसिया में ठहराव हेतु आदेशित करने का कष्ट करें, ताकि लोगों को अधिकाधिक आवागमन की सुविधा उपलब्ध हो सके ।ओ

â€¦ This part of the Speech was laid on the Table.

4

श्री जगदीश ठाकोर (पाटन): सभापति महोदय, महात्मा गांधी और सरदार पटेल की पवित्र भूमि गुजरात से मैं पहली बार इस सदन में चुनाव जीतकर आया हूं। देश में लोकतंत्र की सबसे बड़ी इस पंचायत में आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। माननीया रेल मंत्री ने जो रेल बजट पेश किया है, मैं उसका समर्थन करता हूं। रेल विभाग में पूरे देश में 14 लाख कर्मी काम करते हैं। देश के करोड़ों यात्रियों के सफर को सुविधायुक्त बनाने की चिंता रेल विभाग करता है। यह हमारे देश की गौरव गाथा है। रेल बजट सिर्फ एक साल के लिए ही नहीं होता है। आम आदमी की समस्याओं को ध्यान में रखकर यह बजट बनाया जाता है। यह रेल बजट प्रगति की इंतजार में बैठे लोगों के लिए है। हमारी यूपीए सरकार ने भारतीय संविधान के अनुसार कल्याणकारी कार्य है, सिर्फ मुनाफा कमाना ही हमारा काम नहीं है। समग्र विकास की ओर हमारी सरकार का यह पहला कदम है।

सभापति महोदय, इस रेल बजट में पहली बार एससी और एसटी का बैकलॉग भरने की बात कही गई है। पहली बार इस रेल बजट में विकलांगों की भर्ती में अग्रिमता देने की बात कही गई है। पहली बार इस रेल बजट में लोगों को ताकत देने की बात कही गई है। महिला रेल मंत्री ने रेल बजट में पहली बार महिला स्पेशल ट्रेन का एलान करके संविधान के आदर्श को पूरा करने की बात कही है। गुजरात पहले से ही उद्योग और आर्थिक विकास की ओर अग्रसर रहा है।[R90]

जब से गुजरात का जन्म हुआ, तब से गुजरात और महाराष्ट्र औद्योगिक क्षेत्र में प्रथम या द्वितीय स्थान पर रहे हैं। रेलवे को मैहसूली-आमदनी से काफी रकम वहां से मिलती है। पिछले पांच सालों में गुजरात ने इस दिशा में काफी अच्छा काम किया है। इस बजट में भी पोरबंदर और अहमदाबाद को विश्व-स्तर के रेलवे स्टेशन्स दिये हैं, बड़ौदा जैसी सिटी को आदर्श स्टेशन्स दिये हैं और कहीं नहीं रुकने

वाली मुम्बई से अहमदाबाद वाली एक स्पेशल ट्रेन दी है, पूरे सप्ताह चलने वाली राजधानी दी है और राजकोट-विरमगांव के लिए नयी रेल का प्रबंध भी किया है।

MR. CHAIRMAN : If you have any more suggestions, you can give.

श्री जगदीश ठाकोर : मेरे क्षेत्र पाटन में पाटन-भिलड़ी का काम मंजूर किया हुआ है, उसमें तेज गति आनी चाहिए। महसाणा-हारीज-राधनपुर 107 किलोमीटर का जो सर्वे पूरा किया है, उसमें भी आगे काम होना चाहिए। माननीय सभापति जी, भवानी दांता तारंगा हिल अंबाजी पांच अक्टूबर 1930 को दांता महाराजा ने यह प्रस्ताव पॉलिटिकली एजेंसी महीकांठा से मंजूर करवाई थी। सन् 2005-2006 में इसका सर्वे हुआ है। पूरे देश में 51 शक्तिपीठों में से 12 शक्तिपीठें बड़ी गिनी जाती हैं। इनमें से 11 शक्तिपीठें पहले से ही रेल से जुड़ी हुई हैं। हमारा अंबाजी जो सबसे बड़ा तीर्थ है जहां पूरे देश और विदेश से लाखों तीर्थ-यात्री आते हैं। जैनियों का तारंगा तीर्थ है, इसलिए तारंगा तक ब्रॉडगेज किया जाए और अंबाजी तक यह रेल बढ़ायी जाए, ऐसा मेरा सुझाव है।

5

SK. SAIDUL HAQUE (BARDHMAN-DURGAPUR): Sir, I thank you for giving me this opportunity. I am a first timer and this is my maiden speech.

MR. CHAIRMAN : I will not interrupt you but please conclude in two minutes.

SK. SAIDUL HAQUE : Sir, first of all, I welcome some of the new trains and new projects for West Bengal. I apprehend that with this kind of PPP mode, some projects may lead to the commercialisation and privatisation of Indian Railways, thereby hampering the social obligations.

I would like to request the hon. Minister to give order to start work immediately for converting the narrow gauge line to braod gauge line between Bardhman and Katwa under Eastern Railway. The last Railway Minister inaugurated it but no work has so far been done. Same is the case with the Katwa-Ahmedabad section. It is the only narrow gauge section. Already the survey has been made and the report is there with the Railways. But this time the hon. Minister has told that they will again survey it. But why is this survey needed ? Let the work be done.

I would request the hon. Minister to take over the Burns Standard Company Limited. The Minister just referred that the matter will be taken up with the Ministry of Heavy Industry and also with the Department of Public Enterprises but I would request the Government to take it up immediately and also to think over making and developing it into a coach manufacturing factory along with the manufacturing of railway wagons.

I would request the hon. Minister to think over having a stoppage at Bardhman of the Sealdah Rajdhani or of the Howrah Rajdhani Express. My humble submission is that Howrah Rajdhani never stops anywhere in West Bengal. So, if it stops at Durgapur, then Sealdah Rajdhani may stop at Bardhman and then at Asansol. Please think over that. I would also request the hon. Minister to think of starting new trains between Bardhman and Asansol because directly there is no such train and the previous Railway Minister told that this kind of train will be inaugurated soon. But that has not been done. I would request the hon. Minister to think over that.

With these few words, I am again thanking you, Sir, and I conclude.

6

श्री उमाशंकर सिंह (महाराजगंज): सभापति जी, आपने माननीय रेल मंत्री जी के ममता भरे बजट पर बोलने का मुझे मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका आभार प्रकट करता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने इस बजट में आर्थिक लाभ का कम और मानवता का ज्यादा ख्याल किया है। सारे देश में इसकी प्रशंसा और सराहना हुई है। हम भी इसकी सराहना करना चाहते हैं बशर्ते कि माननीय रेल मंत्री ने बिहार के गरीबों के दिल को भी छूने का प्रयास किया होता।[r91]

माननीय रेल मंत्री की दोहरीकरण की जो सूची है, उसमें भी कहीं बिहार का नाम नहीं है। नई रेल लाइन बिछाने की सूची में भी कहीं बिहार का नाम नहीं है। विश्वस्तरीय 375 रेलवे स्टेशनों के नाम में बिहार की राजधानी पटना का नाम भी नहीं है। माडल स्टेशन बनाने की सूची में भी कहीं बिहार का नाम नहीं है। बिहार राज्य की दो तिहाई आबादी उत्तर बिहार में बसती है। किशनगंज से बरौनी, छपरा, गोरखपुर, लखनऊ होते हुए दिल्ली आने के लिए राजधानी ट्रेन नहीं है। 30-35 वर्ष पहले राजधानी ट्रेन चली, उसकी तब जो स्पीड थी, आज भी वही स्पीड है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस देश के प्रथम राष्ट्रपति देश रत्न डॉ. राजेन्द्र प्रसाद के पैतृक आवास के नाम पर जो स्टेशन है, उसकी हालत बहुत जर्जर है। उसका भी जीर्णोद्धार होना चाहिए। लखनऊ से दोहरीकरण बाकी है। हाजीपुर से सीवान तक दोहरीकरण का काम आया है, वह भी पूरा होना चाहिए। बिहार में कल-कारखाने स्वीकृत हुए हैं, अगर उनका कार्य संचालन शुरू हो जाएगा, तो वहां के गरीबों और मजदूरों को भी रोजगार मिलने लगेगा और माननीय रेल मंत्री की ममता भरी छावं की ममता बिहार के गरीबों को भी मिलने

लगेगी। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि विद्युतीकरण की योजना सेनिपूर से गोरखपुर तक चली है, प्रति वर्ष डीजल की कीमतें बढ़ती जा रही हैं। लखनऊ तक ही विद्युतीकरण हुआ है। उसके आगे डीजल पर ट्रेनें चलती हैं। दोहरीकरण और विद्युतीकरण के बिना ट्रेन के परिचालन में काफी विलम्ब होता है। मंत्री महोदया को काफी शोहरत मिली है, प्रशंसा मिली है, इसलिए हम चाहते हैं कि बिहार की तरफ भी थोड़ा ध्यान आकृष्ट हो और बिहार के गरीबों को भी उनकी ममता मिले जो उन्होंने महिलाओं के लिए सशक्तीकरण की योजना रखी है, युवाओं तथा छात्रों के लिए योजना रखी है, विशेषकर मदरसा के छात्रों के लिए उन्होंने योजना बनाई है, उससे लगता है कि अल्पसंख्यकों के दिल को छूने का काम किया है, वह प्रशंसा की पात्र हैं। लेकिन इतनी प्रशंसा और इतनी सराहना हुई है, इतनी शोहरत हुई है कि इतनी शोहरत में भी बिहार जैसा राज्य, जो गुलाम देश को आजादी दिलाने में अग्रणी रहा है। वह अछूता है चाहे मौलाना मजरुल हक का नाम लिया जाए, चाहे डॉ. राजेन्द्र प्रसाद का नाम लिया जाए। इन आजादी के दीवाने लोगों की कर्मभूमि के लिए भी कोई खयाल नहीं रखा गया है। हम यह कहेंगे कि शोहरत और उत्साह में हमें भूल न जाएं, चूंकि शोहरत की बुलंदी पलभर का तमाशा है।

सभापति महोदय : आप अपनी बात समाप्त कीजिए और बाकी सुझाव सभापटल पर रख दीजिए।

श्री उमाशंकर सिंह : महोदय, मैं अपनी बात एक शेर के साथ समाप्त करने जा रहा हूं। शोहरत की बुलंदी पलभर का तमाशा है, जिस शाख पर बैठे हो वह टूट भी सकता है। शोहरत की बुलंदी पर इतना नाज न कर, हमने तो सितारों को भी टूट कर जमीं पर गिरते देखा है।

श्रीमती ज्योति धुर्वे (बेतूल): सभापति महोदय, मैं केवल तीन मांगों को आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री के समक्ष पेश करना चाहूंगी। मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दो जिले बैतूल एवं हर्दा आते हैं। मैं हर्दा रेलवे स्टेशन में स्टापेज की मांग करती हूं, जिसके लिए पूर्व सांसद स्वर्गीय विजय कुमार खंडेलवाल जी तथा निवर्तमान सांसद हेमंत कुमार खंडेलवाल जी ने भी मांग की थी। इनकी आवश्यकता का प्रमुख उद्देश्य है कि हर्दा रेलवे स्टेशन पश्चिम मध्य रेलवे इटारसी मुम्बई के बीच प्रमुख रेल स्टेशन है तथा काफी संख्या में लोग इलाहाबाद, दिल्ली एवं मुम्बई की तरफ यात्रा करते हैं। किंतु दिल्ली, भोपाल से मुम्बई जाने के लिए 11 बजे के बाद 20 घंटे तक कोई भी ट्रेन का स्टापेज नहीं है। मेरा आपसे अनुरोध है कि इस ओर ध्यान दिया जाए। मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि बंगलौर नई दिल्ली कर्नाटका एक्सप्रैस है, जिसका स्टापेज वहां होना चाहिए।[I92]

21.00 hrs.

दूसरी पटना और पूना एक्सप्रैस है जिनका स्टॉपेज भी इस हरदा रेलवे स्टेशन पर होना चाहिए। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, it is 9 p.m. now. If the hon. Members agree, we may extend the time of the House by half-an-hour. But if you are agreeing to extend, then you should all agree that each hon. Member will speak for only one minute. Otherwise, you may have to lay your speeches on the Table.

SEVERAL HON. MEMEBRS: Yes.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: So, we all agree to extend the time of the House by half-an-hour.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: We may be able to conclude by half-an-hour. Let us not waste the time of the House. The time of the House is extended till 9.30 p.m.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: If we cannot finish the discussion within that time, then we can think over it. Shrimati Jyoti Dhurve may continue now.

श्रीमती ज्योति धुर्वे : सभापति जी, मेरी दूसरी मांग है कि घोड़ा-ढोंगरी रेलवे स्टेशन पर भी कुछ ट्रेन्स के स्टॉपेज की आवश्यकता है क्योंकि घोड़ा-ढ़ोंगरी के आसपास हमारे पुनर्वास कैम्प हैं, साहनी थर्मल पॉवर हैं, पाताखेड़ा कोल फील्ड है जहां लाखों लोगों को रोजगार मिलता है। इसे देखते हुए मैं इन सभी की मांग को आवश्यक समझती हूं और ट्रेन्स की मांग करती हूं। जहां कुछ ट्रेन्स की मैं मांग कर रही हूं, जयपुर-मैसूर एक्सप्रैस, चेन्नई-जयपुर एक्सप्रैस, जयपुर-पुरी एक्सप्रैस, जयपुर-कोयम्बटूर एक्सप्रैस, स्वर्णजयन्ती एक्सप्रैस, मिलेनियम एक्सप्रैस, नागपुर-जबलपुर एक्सप्रैस है। आपसे अनुरोध है कि शायद मेरी मांग पूर्ण होगी। तीसरी मेरी बहुत ही महत्वपूर्ण मांग है। मुलताई की तापती पवित्र नगरी है, जो सूर्यपुत्री है तथा वहां भी कुछ ट्रेन्स की आवश्यकता है क्योंकि यह एक धार्मिक स्थल है और मैं चाहूंगी कि यह क्षेत्र धार्मिक होने के साथ-साथ व्यापारिक क्षेत्र है क्योंकि यहां से लगा हुआ महाराष्ट्र का क्षेत्र है और इसकी आवश्यकता को देखते हुए मैं कुछ ट्रेन्स की मांग करना चाहूंगी-जयपुर-मैसूर एक्सप्रैस, चेन्नई-जयपुर एक्सप्रैस, जयपुर-पुरी एक्सप्रैस, स्वर्णजयन्ती एक्सप्रैस, मिलेनियम एक्सप्रैस और मैं चाहूंगी कि इतने बड़े विशाल भारत की हृदयस्थली यदि मध्य प्रदेश को कहा जाता है जहां माननीय ममता जी द्वारा हमें कुछ चीजें प्राप्त हुई हैं लेकिन इन चीजों के लिए हमारी आवश्यकता अधिक है और मैं चाहूंगी कि आने वाले समय में हमारी सारी आवश्यकता पूरी होगी।

I am also laying my rest of the speech on the Table.

ओ मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत मुलताई रेलवे स्टेशन पर ट्रेन के स्टापेज दिए जाने हेतु आकर्षित करना चाहती हूं । मुलताई में ट्रेनों के स्टाप दिए जाने के संबंध में पूर्व सांसद स्व. श्री विजय कुमार खण्डेलवाल एवं निवर्तमान सांसद श्री हेमन्त खण्डेलवाल जी द्वारा भी रेल मंत्रालय को कई पत्र लिखे गए हैं किन्तु स्टापेज न मिलने से क्षेत्र के नागरिकों में काफी निराशा है ।

मुलताई रेलवे स्टेशन

मध्य प्रदेश का महाराष्ट्र सीमा लगा हुआ मेरे संसदीय क्षेत्र का प्रमुख रेलवे स्टेशन मुलताई है। इस स्थान का धार्मिक एवं व्यापारिक दृष्टि से काफी महत्व है । ताप्ती नदी का उद्गम स्थल होने से धार्मिक आस्था से जुड़ा हुआ है और इसी कारण हाल ही प्रदेश सरकार द्वारा इसे पवित्र नगरी भी घोषित किया गया है । इसी के साथ ही व्यापारिक दृष्टि से भी यह बहुत बड़ा केन्द्र है

.... This part of the Speech was laid on the Table.

तथा इस क्षेत्र के आसपास की काफी आबादी मुलताई रेलवे स्टेशन पर आश्रित है । मुलताई से काफी संख्या में लोग व्यापार के सिलसिले में बाहर जाते हैं तथा धार्मिक स्थल होने से काफी संख्या में बाहर के लोग यहां आते हैं किन्तु गाड़ियों के कम स्टापेज होने से उन्हें काफी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है । यहां के लोगों द्वारा निम्न गाड़ियों के स्टापेज की मांग काफी लम्बे समय से की जा रही है ।

1. 2975-76 जयपुर मैसूर एक्सप्रेस, 2967-68 चेन्नई - जयपुर एक्सप्रेस, 8473-74 जयपुर - पुरी एक्सप्रेस, 2969 - 70 जयपुर - कोयम्बटूर एक्सप्रेस

जयपुर ग्रुप्स की ये गाड़ियां सप्ताह के अलग अलग दिनों में अलग अलग नाम से एक ही समय पर चलती हैं ।

2. 2803 - 04 स्वर्णजयंती एक्सप्रेस, 2643-44 स्वर्णजयंती एक्सप्रेस, 2645-46 मिलेनियम एक्सप्रेस

3. 2159- 60 नागपुर जबलपुर - नागपुर एक्सप्रेस

आपसे आग्रह है कि उपरोक्त् गाड़ियों के स्टापेज मुलताई रेलवे स्टेशन पर दिए जाने के आदेश जारी करने का कष्ट करें ।

मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन पर गाड़ियों के स्टापेज दिए जाने की ओर आकर्षित करना चाहती हूं ।

घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन बैतूल जिले का महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है । घोड़ागोंगरी के अतिरिक्त सारनी एवं पाथाखेड़ा के काफी बड़ी संख्या में लोग आश्रित हैं । सारनी जहां विद्युतमंडल का थर्मल पावर स्टेशन है एवं पाथाखेड़ा जहां कोलमाइन्स है इन औद्योगिक संस्थाओं में काफी संख्या में लोग बिहार, उत्तर प्रदेश, दिल्ली एवं अन्य प्रान्तों के कार्यरत हैं यात्रा करने के लिए घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन पर ही आश्रित हैं । यहां पर कम गाड़ियों के स्टापेज होने से इन लोगों को 100 किलोमीटर दूर इटारसी अथवा बैतूल आकर अपनी यात्रा प्रारंभ करना पड़ता है । यहां के लोगों की काफी लम्बे समय से गाड़ियों के स्टापेज की मांग की जा रही है । आम जनता की सुविधा एवं मांग को देखते हुए पूर्व सांसद स्व. श्री विजय कुमार खण्डेलवाल एवं निवर्तमान सांसद श्री हेमन्त खण्डेलवाल द्वारा भी रेल मंत्रालय को पत्र लिखे गए हैं । आम जनता द्वारा घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन पर निम्न गाड़ियों के स्टापेज दिए जाने हेतु मांग की जा रही हैं ।

1. 2975-76 जयपुर मैसूर एक्सप्रेस, 2967-68 चेन्नई - जयपुर एक्सप्रेस, 8473-74 जयपुर - पुरी एक्सप्रेस, 2969 - 70 जयपुर - कोयम्बटूर एक्सप्रेस

जयपुर ग्रुप्स की ये गाड़ियां सप्ताह के अलग अलग दिनों में अलग अलग नाम से एक ही समय पर चलती हैं ।

2. 2803 - 04 स्वर्णजयंती एक्सप्रेस, 2643-44 स्वर्णजयंती एक्सप्रेस, 2645-46 मिलेनियम एक्सप्रेस

3. 2159- 60 नागपुर जबलपुर - नागपुर एक्सप्रेस

आपसे अनुरोध है कि आम जनता की सुविधा को देखते हुए जनहित में उपरोक्तानुसार गाड़ियों के स्टापेज घोड़ागोंगरी रेलवे स्टेशन पर प्रदान करने का कष्ट करें ।

मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र बैतूल - हरदा के हरदा / एवं खिरकिया में ट्रेनों को स्टापेज दिए जाने की ओर आकर्षित करना चाहती हूं ।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दो जिले बैतूल एवं हरदा आते हैं साथ ही दो रेल मण्डल नागपुर मध्य रेलवे एवं भोपाल पश्चिम मध्य रेलवे मण्डल आते हैं । भोपाल रेलमंडल के अंतर्गत मेरे संसदीय क्षेत्र में टिमरनी, हरदा एवं खिरकिया प्रमुख रेलवे स्टेशन आते हैं ।

<u>हरदा रेलवे स्टेशन</u>

विगत दिनों हरदा प्रवास के दौरान हरदा रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों के स्टापेज दिए जाने के संबंध में लोगों द्वारा मांग की गई । मुझे यह भी अवगत कराया गया है कि इस संबंध में पूर्व सांसद स्व. श्री विजय कुमार खण्डेलवाल एवं निवर्तमान सांसद श्री हेमन्त खण्डेलवाल जी द्वारा भी काफी प्रयास किए गए एवं रेल मंत्रालय को पत्र लिखे गए हैं । किन्तु हरदा स्टेशन पर ट्रेनों के स्टापेज के संबंध में कोई कार्यवाही न होने से यहां की जनता में काफी निराशा है । मैं पुनः अवगत कराना चाहूंगी कि हरदा रेलवे स्टेशन पश्चिम मध्य रेलवे को इटारसी मुम्बई के बीच प्रमुख रेलवे स्टेशन है तथा यहां से काफी संख्या में लोग इलाहाबाद - दिल्ली एवं मुम्बई की तरफ यात्रा करते हैं किन्तु बहुत कम

ट्रेनों के स्टापेज होने के कारण आम जनता को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है । मुझे बताया गया है कि इस रेलवे स्टेशन पर भोल एवं दिल्ली जाने के लिए प्रातः 11 बजे के बाद 20 घंटे तक किसी भी ट्रेन का स्टापेज नहीं है इसी प्रकार की स्थिति मुम्बई जाने के लिए भी है । हरदा रेलवे स्टेशन पर हरदा नगर एवं आसपास के क्षेत्र की बहुत बड़ी जनसंख्या आश्रित है। आपसे अनुरोध है कि हरदा रेलवे स्टेशन पर निम्न ट्रेन के स्टापेज दिए जाने का कष्ट करें -

1. 2627/2628 बंगलौर - नई दिल्ली कर्नाटका एक्सप्रेस

2. 2149/2150 पटना - पूरी एक्सप्रेस

आपसे पुनः अनुरोध है कि हरदा रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टापेज दिए जाने हेतु रेलवे विभाग के अधिकारियों कों आदेशित करने का कष्ट करें ।

मैं आपका ध्यान खिरकिया में ट्रेनों को स्टापेज दिए जाने की ओर आकर्षित करना चाहती हूं।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत दो जिले बैतूल एवं हरदा आते हैं साथ ही दो रेल मण्डल नागपुर मध्य रेलवे एवं भोपाल, पश्चिम मध्य रेलवे मण्डल आते हैं । भोपाल रेल मंडल के अंतर्गत खिरकिया रेलवे स्टेशन आता है । यह रेलवे स्टेशन पश्चिम मध्य रेलवे का इटारसी मुम्बई के बीच प्रमुख रेलवे स्टेशन है तथा हरदा जिले का प्रमुख व्यापारिक केन्द्र है यहां से काफी संख्या में लोगों कों ट्रेन से यात्रा करना पड़ता है । यहां की जनता की मांग है कि यहां पर एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टापेज दिए जाएं । इस संबंध में पूर्व सांसद द्वारा कई पत्र लिखे गए हैं ।

1. 9045/9046, 9047/9048 ताप्ती गंगा एक्सप्रेस

2. 5217/5218, 5219/5220 पवन एक्सप्रेस

आपसे अनुरोध है कि खिरकिया रेलवे स्टेशन पर उपरोक्त एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टापेज दिए जाने हेतु रेलवे विभाग के अधिकारियों को आदेशित करने का कष्ट करें ।

मैं आपका ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र बैतूल - हरदा के हरदा जिला मुख्यालय में ओवर ब्रिज बनाए जाने की ओर आकर्षित करना चाहती हूं ।

विगत दिनों हरदा प्रवास के दौरान नगरवासियों ने हरदा में ओवर ब्रिज बनाए जाने के संबंध में पूर्व सांसद स्व. श्री विजय कुमार खण्डेलवाल एवं निवर्तमान सांसद श्री हेमन्त खण्डेलवाल ने भी कई बार रेल विभाग का ध्यान आकर्षित किया हैं । किन्तु अभी तक इस संबंध में कोई ठोस कार्यवाही नहीं हुई है ।

हरदा जिला मुख्यालय है तथा भोपाल रेल मंडल के अंतर्गत इटारसी - मुम्बई प्रमुख रेलवे ट्रेक पर होने से इस रेलवे स्टेशन से होकर अनेकों ट्रेन निकलती है । हरदा में रेलवे फाटक नगर के बीचों बीच स्थित है तथा इस फाटक को क्रास कर राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 59, ए एवं खण्डवा - होशंगाबाद राजमार्ग निकलते हैं । राष्ट्रीय राजमार्ग एवं प्रमुख राजमार्ग होने से बहुत अधिक संख्या में वाहनों का आना - जाना लगा रहता है किन्तु अधिकांश समय रेलवे फाटक बंद रहने से वाहनों की काफी लम्बी कतारें लग जाती हैं, चूंकि फाटक शहर के मध्य स्थित है इस कारण आम जनता को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है ।

आपसे आग्रह है कि हरदा रेलवे फाटक पर ओवर ब्रिज बनाए जाने हेतु रेलवे विभाग के संबंधित अधिकारियों को आदेशित करने का कष्ट करें जिससे इस मार्ग पर वाहनों का आवागमन सुलभ हो सके एवं आम जनता को परेशानियों का सामना न करना पड़े । ओ

8

SHRI MANICKA TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Mr. Chairman Sir, I am very happy to deliver my maiden speech in this august House for which I thank the hon. Congress President, our hon. Prime Minister, our beloved leader, Shri Rahul Gandhi and not the least, my ever-loving electorate of Virudhunagar.

At the outset, I wholeheartedly appreciate and commend the approach of our hon. Railway Minister and her team of Ministers in the Ministry of Railways for choosing the right approach between economic liability and social necessity. The team has taken every pain to give utmost care to the passengers like doctors in trains thus ensuring safety and security of the people. Without merely stopping with oral announcements, the hon. Railway Minister has taken effective steps for realization of her dreams by nominating higher officials of the rank of not less than Additional General Manager for each zone for effective implementation of her proposals. Everyone including the Members from the Opposition also appreciated and welcomed the proposals of special trains for only ladi[U93]es and Yuva trains.

So far they have been undergoing hardships while travelling in crowded trains. Now, they all can heave a sigh of relief and they will be ever grateful to the hon. Minister. The hon. Minister has not forgotten to take care of her family also in this Budget. Her family is the single largest family in the whole world with more than fourteen lakh employees. For them she has introduced many welfare schemes, which will definitely induce them to work in a team spirit and produce more results in the coming years.

The hon. Minister has undertaken all these welfare measures in the midst of great financial strain, mainly due to the general economic slow down. Here also the hon. Minister has been very practical and result-oriented by appointing an Expert Committee to advise innovative financing for the implementation of the schemes.

MR. CHAIRMAN: The rest of the speech, if you like, may be laid on the Table of the House.

SHRI MANICKA TAGORE : I am from the Youth Congress background. The people of my constituency has given me this opportunity to serve Virudhunagar, which was represented my great leaders Shri Kamaraj and Muthuramalinga Thevar. There are some small demands from that area which need her immediate attention. The gauge conversion of Virudhunagar-Manamadurai line from meter gauge to broad gauge needs sufficient funds; the gauge conversion of Senkottai-Pulanur; Dindigul-Pollachi; Palghat-Coimbatore; Mayiladuthurai-Tarangampadi; Tenkasi-Tirunelveli; Madurai-Bodi; Karaikudi-Mayiladuthurai via Thiruthuraipundi; lines to broad gauge needs her immediate attention. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Manicka Tagore, this is a long list. Please place it on the Table.

SHRI MANICKA TAGORE : I am not reading it. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: You can lay it on the Table. You will get the reply.

...(*Interruptions*)

SHRI MANICKA TAGORE : In the Budget the hon. Minister has announced two new trains from Madurai to Chennai. We request that it be extended to Tirunelveli. Coimbatore-Sangrur route needs to be extended to Senkottai.

My last request is that, as Virudhunagar is the birth place of Shri Kamaraj, that may please be added in the list of "Aadarsh Stations."

With these words, I support the Budget proposals, and I am also laying my rest of the speech on the Table.

*I am very happy to deliver my maiden speech in this August House for which I thank our Hon'ble and respectful Madam Sonia Ji and my mentor Hon'ble Rahul Ji and not the least the ever-loving electorate of my Virudhunagar Parliamentary Constituency.

*...*This part of the Speech was laid on the Table.

At the very outset, I whole-heartedly appreciate and commend the approach of our Hon'ble Minister for Railways, Kum. Mamta Ji for

choosing the right approach between the economic viability versus social necessity. She has taken every pain to give utmost care to the passengers like doctor-on-train, ensuring safety and security, etc. etc. Without merely stopping with oral announcements, the Hon'ble Minister has taken effective steps for the realization of her dream into reality by nominating higher officials, not less than in the rank of Addi. General Managers for every zone for the effective implementation of this proposal.

Everyone including our Member friends, sitting in the opposition bench appreciate and welcome your greatest concern for our Indian ladies to travel with ease by introducing Ladies Special Train itself. So far they had been undergoing inexplicable hardship during the travel in every-crowded trains. Now they all have a sigh of relief and they will be ever grateful to you.

Hon'ble Mantri Ji- You have not forgotten your family also in this budget. Yes, your family is the single largest family in the world with more than 14 lakhs employees. For them also you have introduced many welfare schemes which will

definitely induce them to contribute more for improved performance of the Railways in the years to come.

Hon'ble Mantri Ji, you have done all these welfare measures in the midst of great financial strain, mainly due to the general economic slow-down. Here also you have been very practical and result-oriented by appointing an expert committee to advice on innovative financing for the implementation of these Schemes. Here we profusely thank our Hon'ble Finance Minister Shri Pranabji for liberally granted Rs. 15.800 crores as Budgetary support. This has enabled the railways to step up the plan allocation to Rs. 40,745 crores.

Finally, Mantri Ji, I am coming to the most important aspect of the Railway Budget without speaking about which, I will not be able to go back to my constituency and answer the people who have voted for us. You have announced about new lines, gauge conversion and doubling works in paras 86, 87 and 88. Most of the projects, even the on0going schemes have been left out in the list. But you, yourself have mentioned in para-89 that "there has not been enough time to process cases for approvals of Planning Commission".

With your kind permission, I will hand over a detailed Railway Map of Tamilnadu, with the existing and on-going works and the proposed new lines. We have detailed our request along with the Map for the kind consideration by the Hon'ble Minister. I would request the Hon'ble Minister to kindly mention the status of the on-going schemes with the schedule of the completion of the various projects. Kindly permit me to rush through the requests on behalf of our people in the August floor of the House.

1. MG to BG Conversion to be completed on priority:-

    a) Virudhunagar to Manamadurai: Since Villupuram-Mayiladuthurai BG line is scheduled to be completed by Novermber 2009, Virudhunagar-Manamadurai BG conversion work should also be completed by that time. If done so, it will serve as an alternative route to Chennai from Trivandrum and Southern Districts of TAMILNADU. SUFFICIENT FUNDS SHOULD BE PROVIDED.

    b) Senkottai-Punalur: As it is an important and short cut link to Quilon Area of Kerala, sufficient funds should be provided for early completion of the work.

    c) Dindigul-Pollachi-Palaghat-Coimbatore: It is an important short cut link to Coimbatore and Northern part of Kerala. Enough funds should be provided to make the entire stretch operational by June, 2010.

    d) Mayiladuthurai-Tharangampadi: BG conversion work to be taken in this very short stretch along with other works (new line and conversion) upto Tiruduraipoondi via Karaikal-Nagapattinam-Velankanni, so that all the works are completed simultaneously and becomes operational.

    e) Tenkasi-Tirunelveli: GB conversion work may be completed early.

2. Madurai-Bodi and Karaikudi-Mayiladuthuri via Tiruturaipoondi BG conversion works are also to be taken up when the on-going works are completed.

3. Karur-Salem via Rasipuram New Line work is going on for the past 15 years. If it is completed early, it will serve as a short cut to Bangalore.

4. New Line to be taken up on priority basis:

    (a) Jolarpettai to Hosur via Krishnagiri.

    (b) Pudukottai to Thanjavur via Gandharvakottai.

    (c) Madurai to Karaikudi and Thirumayam via Melur and Tirupattur.

    (d) Chennai to Cuddalore via Mahabalipuram and Puducherry.

    (e) Kuraikudi to Ramanathapuram via Devakottai and Thiruvadanai.

    (f) Ramanathapuram to Tuticorin via Mudhugalthur.

    (g) Toticorin to Kanyakumari via Tiruchendur.

    (h) Bodi to Kottayam via Kumili.

    (i) Dindigul to Theni.

(j) Dharmapuri to Krishnagiri (This will be a better link in the long run than to connect Dharmapuri with Morappur.

(k) Dindivanam to Jolarpettai via Tiruvannamalai.

(l) Chinna Salem to Tirukkovilur.

(m) Erode to Palani via Kangeyam and Dharapuram.

(n) Erode to Mettupalayam via Sathyamangalam.*

9

श्री तूफ़ानी सरोज (मछलीशहर): माननीय सभापति महोदय, काफी समय से इंतजार करने के बाद आपने मौका दिया, मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं। मुझे दो दिन की रेल बजट की चर्चा का अवलोकन करने से यह लगा कि माननीय ममता जी ने पूर्व रेल मंत्रियों के कदम पर चलने का काम किया है। बिहार और पश्चिम बंगाल का यह सौभाग्य रहा है कि राम विलास पासवान, नीतिश जी और लालू जी रेल मंत्री रह चुके हैं और अब दूसरी बार ममता जी को रेल मंत्रालय मिला है ये वैस्ट बंगाल से बिलांग करती हैं। जिस तरह से पूर्व रेल मंत्रियों ने अपने सूबे का ख्याल रखा है उसी तरह ममता जी ने भी रेल बजट को वैस्ट बंगाल का बजट बनाने का पूरा प्रयास किया है। 80 सांसद उत्तर प्रदेश से चुनकर आते हैं और वैस्ट बंगाल से दुगने सांसद चुनकर आए हैं लेकिन उत्तर प्रदेश को अनदेखा किया गया है। [r94]

उसे उस तरह से भागीदारी और सम्मान नहीं दिया गया, जैसी कि हम सभी लोगों को आशा थी। पचास विश्वस्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा और करीब 57 नयी ट्रेनों की घोषणा करके विश्व लैवल पर आने का जो प्रयास किया गया है, उसकी बजट में घोषणा की गई है। बेहतर होता कि अभी भी जो तमाम ऐसे अछूते और पिछड़े क्षेत्र हैं, जहां रेलवे का साधन नहीं है, आवागमन का कोई रास्ता नहीं है। वहां के लोग रेलों से वंचित हैं। मैं समझता हूं कि इन सब योजनाओं की तरफ धन व्यय करने से बेहतर होता कि ऐसे क्षेत्रों को रेलों से जोड़ा जाता तो बहुत अच्छा होता।

सभापति महोदय, मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने एस.सी., एस.टी., अल्पसंख्यकों की भर्ती के बारे में जो कहा है, वह सम्मानजनक है। लेकिन वहीं पर पिछड़े वर्ग के लोगों के सामने भी रोजी-रोटी की बड़ी समस्याएं हैं। मैं समझता हूं कि भर्ती में पिछड़े वर्गों के लोगों के लिए भी प्रावधान होना चाहिए था।

रेलों में खानपान की समस्या को लेकर इसके पहले भी सदन में बातें होती रही हैं। लेकिन ट्रेनों में खानपान की व्यवस्था में कोई सुधार नहीं आया। इस तरफ लालू जी का ध्यान भी कई बार आकृष्ट कराया गया था। अभी हाल में मैं श्रमजीवी एक्सप्रैस से आ रहा था। मैंने वहां खाना मंगाया तो खाने में मक्खियां मिलीं। वह बहुत खराब खाना था। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आप एक विजिलैंस कमेटी बनाकर पहले खानपान की व्यवस्था की निगरानी करवा कर यदि इसमें आप सुधार कर दें तो यह आपका सबसे बड़ा सार्थक बजट माना जायेगा और आपकी सबसे बड़ी उपलब्धि मानी जायेगी। मैं चाहता हूं कि आप इस तरफ विशेष ध्यान देने का काम करें।

सभापति महोदय, अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग की वजह से आये दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। यह बहुत महत्वपूर्ण कार्य है। मैं सुझाव के तौर पर कहना चाहूंगा कि अन्य जगह से बजट में कटौती करके देश में जितने अनमैन्ड रेलवे क्रासिंग्स हैं, उन्हें मैनेबल क्रांसिंग बनाया जाए, जिससे कि लगातार होने वाली दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

हमारे उत्तर प्रदेश में जौनपुर जनपद है।

MR. CHAIRMAN : Shri Tufani Saroj, the time is over. Please conclude. You can place all your suggestions on the Table of the House.

...(*Interruptions*)

श्री तूफ़ानी सरोज : जौनपुर जनपद आबादी के हिसाब से सबसे बड़ा जनपद है। आपने 375 आदर्श स्टेशन घोषित किये हैं, उसमें जौनपुर को भी आपको शामिल करना चाहिए और वाराणसी एक धार्मिक स्थली है, पर्यटन स्थली है, जिस तरह से अन्य जगहों से और वाराणसी से दिल्ली के लिए नॉन-स्टाप ट्रेनों की व्यवस्था बजट में की गई है। हम लोग हर फ्राइडे को दिल्ली से वाराणसी जाते हैं। तमाम विदेशी लोग दिल्ली आते हैं और दिल्ली से ट्रेन द्वारा वाराणसी जाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से नॉन-स्टाप ट्रेन की मांग करता हूं और हमारे क्षेत्र में शाहगंज बहुत बड़ा रेलवे स्टेशन है। उसका प्लेटफार्म एकदम टूट-फूट गया है, वहां नये प्लेटफार्म बनाने की व्यवस्था की जाए। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

I am also laying my speech on the Table.

*मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री का ध्यान अपने चुनाव क्षेत्र की विभिन्न समस्याओं की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं और उम्मीद करता हूं कि माननीया रेल मंत्री जी इनके निराकरण के लिए निश्चित रूप से आवश्यक कदम उठाने का कष्ट करेंगी ।

1. - यह तो सर्वविदित है कि वाराणसी एक धार्मि एवं पर्यटक नगरी है । यहां बड़ी संख्या में देशी-विदेशी श्रद्धालु एवं पर्यटक आते हैं । इसी तरह वाराणसी शहर से सटा हुआ सारनाथ भी है जहां बुद्ध धर्म के अनुयायी बड़ी संख्या में आते - जाते रहते हैं । अतः इस शहर की महत्ता को देखते हुए नई दिल्ली से वाराणसी के बीच एक नया दूरान्त गाड़ी चलाये जाने की बेहद जरूरत है ।

---

*...*This part of the Speech was laid on the Table.

2. - जौनपुर से इलाहाबाद रेलवे स्टेशन के बीच मड़ियाहूं रेलवे स्टेशन है। इस रेलवे स्टेशन के समीप तहसील मुख्यालय तथा ब्लाक मुख्यालय तो है ही, मड़ियाहूं यह एक बड़ा व्यापारिक केन्द्र भी है ।

3. इस तरह यह एक महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन है, पर यहां कप्यूट्रिकृत आरक्षण नहीं होने से यात्रियों को भारी परेशानी होती है । इसलिए इस स्टेशन पर कप्यूट्रिकृत आरक्षण केन्द्र की स्थापना की बहुत जरूरत है ।

4. - इलाहाबाद - जौनपुर रेलवे रूट पर भन्नौर व बारी रेलवे स्टेशन के बीच ग्राम रायपुर में एक रेलवे क्रासिंग है जो मानविहीन है । यह एक महत्वपूर्ण मार्ग है । यह मार्ग एयरपोर्ट आने-जाने का मुख्य मार्ग है और इस पर बड़ी संख्या में परिवहन का आना - जाना होता है जिससे दुघर्टना की आशंका बनी रहती है । इसलिए इस क्रासिंग को मानवयुक्त क्रासिंग बनाए जाने की बेहद जरूरत है

5. इलाहाबाद-जौनपुर रेल मार्ग पर जरौना बरसटी रेलवे स्टेशन के बीच कटवार बाजार के मध्य एक हाल्ट की जरूरत है । यहां इलाहाबाद-जौनपुर पैसेन्जर गाड़ी आते-जाते वक्त हमेशा रुकती है लेकिन वैधानिक रूप से न तो यहां हाल्ट है और नहीं टिकट मिलता है । यदि यहां हाल्ट बना दिया जाता तो क्षेत्रीय जनता को भारी सहूलियत हो जाती।

6. जौनपुर-इलाहाबाद रेलवे रूट पर स्थित बरसटी रेलवे स्टेशन पर "गोदान एक्सप्रेस " ट्रेन के टहराव की मांग क्षेत्रीय जनता लंबे अर्से से करती आ रही है । इसका कारण यह है कि इस क्षेत्र के लोग बहुत बड़ी संख्या में मुम्बई रहते और आते जाते रहते हैं । इस ट्रेन का ठहराव न होने से मुंबई आने-जाने वाले यात्रियों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है ।

अतः आपके माध्यम से सरकार से आग्रह है कि उपरोक्त समस्याओं पर गंभीरतापूर्वक विचार किया जाए और उपरोक्त मांगों को पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाया जाए । जौनपुर से मुंबई के बीच शीतलाधाम एक्सप्रेस चालू किया जाए । शाहगंह रेलवे स्टेशन पर नये प्लेट फार्म का निर्माण हो। ओ

MR. CHAIRMAN: If you have any more suggestion, you can lay them on the Table of the House. Next speaker is Mr. Arjun Roy.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: If any of the hon. Members wants to lay their speeches on the Table of the House, they can do so. We have only 15 minutes left for the discussion to conclude today.

...(*Interruptions*)

0

श्री अर्जुन राय (सीतामढ़ी): सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करते हुए माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने

कुछ घोषणाएं इज्जत, मुश्किल आसान, विश्वस्तरीय स्टेशन, आदर्श स्टेशन, बहुद्देशीय परिसर, डाक्टर ऑन ट्रेन, छात्रों के लिए रियायत, महिला स्पेशल और युवा गाड़ियों की घोषणा के लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। रेल बजट का भाषण के पढ़ने के बाद मुझे जो कुछ जानकारियां हासिल हुई हैं, मैं उनके बारे में कुछ सुझाव देना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में एक हजार नये कंप्यूटरीकृत आरक्षण सुविधा वाले केन्द्रों को स्थापित करने की घोषणा की है। लेकिन मंत्री जी को मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि दूर-दराज के इलाकों में अभी जो कंप्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र हैं, उनकी स्थिति बड़ी ही दयनीय है। सीतामढ़ी, जहां से मैं सांसद हूं, भ्रमण के क्रम में मैंने वहां पाया कि चार-पांच घंटे से लोग आरक्षण के लिए लाइन में लगे है। मालूम हुआ कि लिंक फेल है और इस तरह के लिंक फेल की घटनाएं बराबर हुआ करती हैं[BS95]।

मैं माननीया रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि उन्होंने जहां नये आरक्षण केन्द्रों की घोषणा की है, वहां रेल बजट में कम्प्युटर नैटवर्क, इंटरनैट कनेक्टिविटी का चर्चा नहीं की है। जितने आपके पुराने आरक्षण केन्द्र हैं...(व्यवधान)

सभापति महोदय : अगर आपके पास प्रीपेयर्ड लिस्ट है तो वह दीजिये।

श्री अर्जुन राय : मेरे पास केवल पाइंट्स हैं, मैं दो मिनट में अपनी बात रख लूंगा।

सभापति महोदय : अगर आपके पास लिस्ट है तो, वह ले कर दें, आपको डिटेल्ड रिप्लाई मिलेगा।

श्री अर्जुन राय : मैं केवल एक मिनट में अपनी बात रख दूंगा। माननीया मंत्री जी ने रेल द्वारा स्कूल जाने वाली छात्राओं के लिये मुफ्त पास की व्यवस्था की है लेकिन छात्रों के लिये 12वीं कक्षा तक व्यवस्था दी है। सच्चाई यह है कि अभिभावकों पर आर्थिक बोझ पड़ता है, इसलिए छात्र और छात्राओं में कोई अंतर नहीं होना चाहिये।

सभापति जी, रेल सेवा का क्षेत्र है। माननीय मंत्री जी ने सामाजिक सेवा की ओर ध्यान भी दिया है। मैंने रेल भ्रमण के दौरान पाया कि रेल में टीटीई पदाधिकारी और कर्मचारी रेल में यात्रा करने वाले गरीब और शोषित लोगों के साथ अमानवीय व्यवहार करते हैं। उन लोगों को 10-20-40 रुपये के लिये प्रताड़ित किया जाता है, उन्हें सुनने वाला कोई नहीं होता है...(व्यवधान)

सभापति महोदय : ठीक है, बाकी सजेशन्स आप दे दीजिये।

श्री अर्जुन राय : सभापति महोदय, मैं अपने क्षेत्र की एक बात आधे मिनट में कहना चाहूंगा। नरकटियागंज-जयनगर मीटर गेज को ब्रॉड गेज में परिवर्तित करने की बात चल रही है लेकिन यह कार्य अत्यत धीमा है। इसे अविलम्ब पूरा किया जाये। इसी तरह मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी का रेलमार्ग 61 किलोमीटर का है जहां रेल लाइन बिछायी जानी है। इसे अविलम्ब शुरु कर कार्य पूरा किया जाये।

सभापति जी, इसके अलावा मेरे जो सजेशन्स हैं, वे मैं सभा पटल पर रख रहा हूं।

*महोदया, रेलवे को भारत की जीवन रेखा कहा जाता है और यह गलत भी नहीं है क्योंकि देश के एक सिरे को दूसरे सिरे से जोड़ने का जो दुर्गम काम भारतीय रेल करती है, वह यातायात के किसी और माध्यम द्वारा संभव नहीं है। रेल देश के सबसे गरीब आदमी से लेकर सबसे अमीर आदमी तक सीधे जुड़ा है, इसलिए स्वाभाविक है कि सालाना रेल बजट पर आम आदमी की निगाहें सबसे ज्यादा टिकी होती हैं। आम आदमी आम बजट के आंकड़ों से तो चकरा सकता है, लेकिन कौन सी नई गाड़ी चलाई गई, भाड़ा बढ़ा या घटा, नई लाईन कहां बिछाई जा रही है, इन चीजों में उसकी सीधी दिलचस्पी होती है।

इस लिहाज से देखें तो ममता जी के बजट में आम आदमी के रेल के सफर से जुड़ी कई मूलभूत समस्यायों की अनदेखी हुई है। आजादी के बाद के 62 सालों में हमने आम आदमी के कल्याण की हजारों योजनाएं बनाई है। लेकिन क्या वो सभी योजनाएं सफल रही हैं? अध्यक्ष महोदया, कटु सत्य यह है कि उनमें से दो तिहाई योजनाएं विफल रही है। इसके पीछे कारण है कि नौकरशाह योजनाएं तो यहां दिल्ली में बैठकर बनाते हैं, लेकिन धरातल पर उसे लागू करने में जो व्यवहारिक कठिनाइयां आती हैं, वहां तक उनकी दूर दृष्टि नहीं जाती है।

अब इस रेल बजट को ही लें। मंत्री जी ने ऐलान किया है कि देश भर में 1000 नए स्थानों पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सुविधा होगी। लेकिन क्या आपने कभी वर्तमान आरक्षण केंद्रों की सुध लेने की कोशिश की है? देश के छोटे-बड़े शहरों और दूर-दराज के इलाकों में जो आरक्षण केंद्र काम कर रहे हैं, उनकी दशा बेहद शोचनीय है। मैंने स्वयं सीतामढ़ी के आरक्षण केंद्र का हाल देखा है। वहां हर दूसरे दिन लिंक फेल रहता है। लोगों को एक टिकट के लिए आठ-आठ घंटे लाइन में लगना पड़ता है। इसलिए बड़ी-बड़ी योजनाओं का ढोल पीटने की बजाय पहले उपलब्ध बुनियादी सुविधाओं पर गौर फरमाइये। कम्प्यूटर

---

*â€¦*This part of the Speech was laid on the Table.

नेटवर्क को सुदृढ़ बनाये बगैर इस तरह की कोई भी योजना बेमानी होगी। मगर मुझे आश्चर्य है कि रेल बजट में कम्प्यूटर नेटवर्क और इंटरनेट कनेक्टिविटी को बेहतर बनाने की कोई चर्चा नहीं है। यदि आपने इस ओर ध्यान नहीं दिया तो आपकी "मुश्किल आसान" योजना भी धरी की धरी रह जायेगी। इसलिए महोदया मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि वो दूर-दराज के क्षेत्रों और देश

के पिछड़े इलाकों में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण की सक्षमता पर एक अध्ययन करायें और उन्हें विकसित शहरों की बराबरी पर लाने के लिए कारगर उपाय करें। इन्हीं दूर-दराज के क्षेत्रों और पिछड़े इलाकों से संबंधित एक और

मामला है। छात्रों को घर से स्कूल जाने आने के लिए मुफ्त मंथली पास की योजना। यह स्वागत योग्य है कि छात्राओं के मामले में आपने यह योजना स्नातक स्तर तक उपलब्ध कराई है। लेकिन छात्रों के साथ भेदभाव क्यों? उन्हें भी यह सुविधा स्नातक स्तर तक मिलनी चाहिए। सीतामढ़ी जैसे अपेक्षाकृत पिछड़े इलाके में जहां तकनीकी शिक्षा के उच्च संस्थानों की घोर कमी है, छात्रों को प्रायः पड़ोसी जिलों में आ जा कर पठन-पाठन करना पड़ता है। इसलिए इस मांग पर गौर किया जाना चाहिए।

आम आदमी से जुड़ा एक और महत्वपूर्ण मसला है आपके कर्मचारियों की संवेदनहीनता। रेलवे सेवा क्षेत्र के अंतर्गत आता है और सेवा की सबसे बड़ी कसौटी व्यवहार होती है। लेकिन गरीबों, मजलूमों, अनपढ़ों, महिलाओं और किसानों के प्रति आपके टी.टी.ई की व्यवहारकुशलता जग-जाहिर है। मेरे पास ऐसी कई शिकायतें हैं जिनमें ये आपके काले कोट धारी साहब दस-बीस रूपये के लिए गरीबों का भयादोहन करते हैं और उन्हें जुल्म की सीमा तक प्रताड़ित करते हैं1 मैं यहां किसी व्यक्ति की बात नहीं कर रहा, मैं उस मानसिकता की बात कर रहा हूं जिसके कारण टी.टी.ई जैसा व्यक्ति जिसे मुसाफिर का हमसफर और हमदर्द होना चाहिए, हाकिम की तरह सलूक करता है। महोदया कया रेल मंत्री का यह कर्त्तव्य नहीं होना चाहिए कि वह इस बात को सुनिश्चित करे कि गरीब, अनपढ़ और भोले भाले मुसाफिरों के साथ रेलवे के मुलाजिम किसी प्रकार की ज्यादती न करें। इसलिए मेरा यह सुझाव है कि हर स्टेशन पर एक शिकायत प्रकोष्ठ का गठन किया जाये और वाजिब शिकायतों पर तत्काल कार्रवाई कर दोषियों को दंडित किया जाये। आप अपने मुलाजिमों को और अधिक संवेदनशील और मुसाफिरों के प्रति दोस्ताना बनाने के लिए उनके लिए कार्यशालाएं और ओरिएंटेशन प्रोग्राम के बारे में सोच सकती हैं।

रेल बजट में 375 आदर्श स्टेशनों की जो संकल्पना है, वह सराहनीय है। इन आदर्श स्टेशनों की सूची में सीतामढ़ी का नाम शामिल करने के लिए मैं व्यक्तिगत तौर पर मंत्री जी को बधाई देता हूं। लेकिन अतीत अनुभवों को देखते हुए, मन में कुछ शंकाएं भी उत्पन्न होती हैं। आमतौर पर ऐसी परियोजनाओं में निर्माण तो विश्व स्तर का होता है, लेकिन जब बात उनके मैंटनेंस की आती है तो संबंधित एजेंसी की पेशेवर दक्षता के अभाव में तमाम सुविधाओं में निरंतर गिरावट आती चली जाती है। इसलिए आदर्श स्टेशन बनाने के साथ साथ यह भी तय होना चाहिए वहां की साफ सफाई और रख रखाव का जिम्मा किसी पेशेवर एजेंसी के पास हो, जिसकी जवाबदेही सुनिश्चित की जा सके।

आपने अपने बजट में यह उल्लेख किया है कि आप लंबी दूरी की गाड़ियों में एक डॉक्टर की तैनाती की संभावना का पता लगायेंगीं। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि क्या इस योजना को अंजाम देने में आपको कोई भ्रम है? यदि नहीं, तो आपने सीधे निर्णय क्यों नहीं लिया, संभावना क्यों तलाश नहीं हैं? क्या यात्रियों के देखरेख के लिए ट्रेन में एक डाक्टर की नियुक्ति में किसी को कोई आपत्ति होगी?

बजट में एक और महत्वाकांक्षी योजना का उल्लेख है, वह है 50 चयनित स्थलों पर बहुउद्देश्यीय परिसर का निर्माण। मेरा आपसे अनुरोध है कि इसमें मां सीता की जन्म स्थली सीतामढ़ी को भी शामिल किया जाये। क्योंकि सीतामढ़ी अपनी धार्मिक और सांस्कृतिक महत्ता तथा अपनी अंतर्राष्ट्रीय सीमा के कारण पर्यटन की अपार संभावनाएं समेटे है। इसके साथ-साथ मेरा आपसे यह भी आग्रह है कि सीतामढ़ी में रेलवे की अधर में लटकी तमाम परियोजनाओं को त्वरित और समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाये।

रेल बजट में एक और बात जो मुझे खटकती है, वह है कोहरे की समस्या से निपटने के बारे में कोई चर्चा नहीं की गई है। जाड़े के दिनों में पूरे उत्तर पूर्वी भारत में ट्रेनों का परिचालन कोहरे के कारण बुरी तरह प्रभावित रहता है। ट्रेनें घंटों विलंब से चलती हैं और दुर्घटनाएं भी होती हैं, लेकिन खेद है कि बजट में इस समस्या का कोई जिक्र नहीं है। जैसी कि मुझे जानकारी है कि आई आई टी के साथ मिल कर रेल मंत्रालय इस समस्या से निपटने के लिए कुछ काम कर रहा था, लेकिन मंत्री जी को सदन को उसका पूरा ब्यौरा देना चाहिए।

इन्हीं शब्दों के साथ आपने मुझे जो बोलने का मौका दिया, उसके लिए आपको धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। *

MR. CHAIRMAN : You can do it. Next, Shri Rakesh Singh.

1

श्री राकेश सिंह (जबलपुर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया है, उसके लिये आपका आभार मानता हूं।

सब से पहले मैं माननीया रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने यात्री किराये और माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है। देश महंगाई से पहले ही पिस रहा था, उसे राहत देने का काम किया है। परन्तु देश की जनता को अपेक्षायें और ज्यादा हैं। मात्र रेल भाड़े और यात्री किराये में वृद्धि न होना अच्छा बजट नहीं माना जा सकता है। यात्रियों को सुविधायें देने के हिसाब से और रेलवे के विकास की दृष्टि से हमें बहुत लम्बा सफर तय करना है। इस दिशा में इस बजट में थोड़े से कम प्रयास दिखाई देते हैं। मैं यह कहना चाहूंगा कि माननीया रेल मंत्री जी ने यह कहने का साहस किया है कि रेलवे की परियोजनाओं को मात्र आर्थिक व्यवहारिकता के पैमाने पर न तोलकर उसे सामाजिक दृष्टि से देखा जाना चाहिये लेकिन साथ में उन्होंने यह कहा कि विकास का लाभ सीमित न होकर पिछड़े क्षेत्र को भी मिलना चाहिये। मैं उनकी इस बात के लिये इसलिये प्रशंसा करना चाहता हूं कि उन्होंने यह बात कहकर साफ कर दिया कि रेलवे मात्र सरकार की आय का जरिया नहीं है बल्कि रेलवे के माध्यम से देश के करोड़ों लोगों को न सिर्फ यातायात की बल्कि रेल तंत्र का लाभ भी लोगों को विकास की दृष्टि से प्राप्त हो। हमें बजट में जो दिखाई देता है, उसकी ओर माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हं कि

जो "ई" श्रेणी के स्टेशन्स हैं, ग्रामीण क्षेत्रों के स्टेशन्स हैं, उनके लिये इस बजट में कोई बात दिखाई नहीं देती है। विकास की बात केवल ऐसे स्टेशन्स तक सीमित होकर रह गई है जो रेलवे के लिये आर्थिक रूप से लाभकारी हैं। अगर "ई" श्रेणी के स्टेशन्स की बात की जाये, ग्रामीण क्षेत्रों के स्टेशन्स की बात की जाये तो वहां स्थिति ऐसी होती है कि जब गाड़ी आकर खड़ी होती है तो एक-दो डिब्बों को छोड़कर बाकी डिब्बे प्लेटफार्म से बाहर होते हैं। ऐसी परिस्थितियों में महिलाओं की गोद में बच्चे होते हैं, वृद्ध लोग हैं, वे किस तरह ट्रेन में चढ़ पाते हैं, आप समझ सकते हैं। आप एक तरफ महिलाओं के सशक्तीकरण की बात करते हैं, दूसरी तरफ महिलाओं को समग्र रुप से कठिनाई होती है। अगर आप चाहते हैं कि पूरे देश को रेलवे विकास का लाभ पहुंचे, ऐसी बात करते हैं...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Please come to the specific suggestions. We have no time.[s96]

श्री राकेश सिंह : महोदय, मैं सिर्फ सजेशन देने के लिए यहां खड़ा नहीं हुआ हूं। मैं केवल अपने क्षेत्र की मांग रखने के लिए यहां खड़ा नहीं हुआ हूं, बल्कि रेलवे के विकास की दृष्टि से जो बहुत सारी बातें है, उन्हें रखने के लिए खड़ा हुआ हूं। मेरा निर्वाचन क्षेत्र जबलपुर रेलवे की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है। रेल मंत्री ममता जी को मैं पहले भी धन्यवाद दे चुका हूं और एक बार फिर उन्हें धन्यवाद देता हूं।

महोदय, हम सुबह से अपनी बात रखने के लिए यहां बैठे हैं। रेल मंत्री जी ने इज्जत योजना की जो घोषणा की है, वह बहुत महत्वपूर्ण है। आपने इसमें गरीब लोगों के हित के लिए विचार किया है इसके लिए आप बधाई की पात्र हैं। मैं इस बात को मानता हूं और पूरा सदन इस बात सहमत होगा कि आपने बहुत लंबे समय तक पीड़ित और शोषित लोगों के लिए संघर्ष किया है और इसीलिए आपके मन में उनके लिए बहुत सारे भाव हैं। मैं आपको बताना चाहता हूं कि आपने अपनी इस योजना के माध्यम से समाज के उस वर्ग तक इसका लाभ पहुंचाने की कोशिश की है, जिसकी तरफ किसी ने ध्यान नहीं दिया है। आपने उनके लिए मात्र 25 रूपए में मासिक सीजनल पास देने की घोषणा तो कर दी है, लेकिन उनके लिए इज्जत से बैठने की जगह कहां है? कोच तो उतने ही हैं और जब उन कोचों में यात्रा करने वाले लोगों के लिए ही जगह नहीं है तो ये लोग उनमें शान से कैसे बैठेंगे?

MR. CHAIRMAN: Rakeshji, your time is over. Please conclude now.

श्री राकेश सिंह : महोदय, मैं केवल एक विषय की ओर ध्यान दिलाना चाहता हूं। यह सारे सदन का विषय होगा और इसे कहकर मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। यह कहा गया है कि रेलवे सरकार का चेहरा है, लेकिन मैं पूछना चाहता हूं कि यह चेहरा आम जनता को डरावना क्यों दिखाई दे रहा है? क्या कारण है कि रेलवे की यात्रा करते समय आज लोगों के भीतर भय पैदा होता है? आज वैध टिकट लेने के बाद भी किसी यात्री की सुरक्षा की गारंटी नहीं है। आज कोई भी व्यक्ति अपने परिवार की महिलाओं को रेल में अकेले भेजने का साहस नहीं कर सकता है। मैं आपकी प्रशंसा करता हूं कि आपने रेलवे में और सुरक्षाकर्मी बढ़ाने की बात की है और कहा है कि महिला कमांडो भी रखी जाएंगी। इसका दूसरा पहलू बिल्कुल भी ठीक नहीं है क्योंकि आज रेलवे के सुरक्षा कर्मियों के माध्यम से ही जनता पर आघात हो रहा है, जनता उनके माध्यम से ही लुट रही है।

I am also laying my rest of the speech on the Table.

* माननीय रेल मंत्री को इस बात के लिए धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने अपने बजट में यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं की है। रेल भाड़े में भी किसी तरह की कोई वृद्धि नहीं हुई है । जो महंगाई से पिस रही जनता के लिए कुछ हद तक राहत की बात है । किन्तु देश की करोड़ों लोगों की अपेक्षायें इससे कहीं अधिक हैं। मात्र किराये में वृद्धि न होने ही अच्छे बजट के पर्याप्त नहीं है । यात्री सुविधाओं एवं विकास के लिए अभी बहुत लंबा रास्ता तय करना बाकी है जिसके बारे में बजट में कम प्रयास दिखाई दे रहे रहे हैं ।

ममता जी ने कहा है कि रेलवे की परियोजनाओं को आर्थिक व्यवहारिकता के पैमाने पर न तौलकर सामाजिक दृष्टिकोण से भी देखा जाना चाहिए । उन्होंने यह भी कहा है कि विकास का लाभ

*â€¦*This part of the Speech was laid on the Table.

सीमित न होकर देश के पिछड़े क्षेत्रों में रहने वालों को भी इसका लाभ मिलना चाहिए । किन्तु महोदया क्या यह मात्र भाषण है या इसके पीदे कोई गंभीर सोच भी है । क्योंकि इस बजट में उनके कथन का विरोधाभास साफ दिखाई दे रहा है । इसमें जो "ई " श्रेणी के रेलवे स्टेशन हैं, ग्रामीण क्षेत्रों के जो स्टेशन हैं उनके विकास की कहीं कोई भी चर्चा नहीं है । विकास की बात केवल शहरी एवं बड़े स्टेशनों के लिए कही गई है । जो आर्थिक रूप से लाभकारी है । बाकी के जो स्टेशन हैं इनमें प्लेटफार्म बहुत छोटे हैं । किसी भी ट्रेन के 24 कोच का अधिकतर हिस्सा स्टेशन के बाहर होता है । ममता जी ने बार-बार गरीब और आम लोगों की बात की है लेकिन लोगों को, ग्रामीण क्षेत्र में रहने वाले लोगों को, गरीबों को, अपने साथ सिर पर बोझ रखकर महिलाओं को गोद में बच्चों को उठाकर, वृद्धजनों को बगैर किसी सहारे के ट्रेनों में चढ़ने और उतरने में कितनी कठिनाईयों का सामना करना होता होगा । किन्तु ऐसे स्टेशनों और स्थानों के लिए रेल बजट में कोई भी चर्चा नहीं है ।

मंत्री महोदया, आपने इज्जत स्कीम की भी घोषणा की है जिसमें 1500 रु0 प्रतिमाह से कम आय वालों को 25 रुपये में मासिक टिकट दिया जाएगा। मैं इसका स्वागत करता हूं । परन्तु यह लोग इज्जत और सम्मान से यात्रा कर सकें और इसकी कोई व्यवस्था आपने नहीं की है । क्योंकि डिब्बों की संख्या निश्चित है और यह कहां बैठेंगे इसकी भी व्यवस्था नहीं है । तो क्या बगैर कोच की संख्या बढ़ाये इनकी यात्रा सम्मानजनक तरीके से हो सकेगी ।

आज भी जनरल कोचों की हालत आजादी के पूर्व की स्थिति जैसी है। स्लीपर कोच, एसी कोच और नये कालीन बिछे कवर लगे, ग्रीन टायलेट बने पर जनरल कोच में क्या सुधार हुआ । कचरे और भूसे की तरह लोग इनमें भरे रहते हैं । यहां आम भारतवासी की इज्जत की क्या स्थिति है, इसका नजारा देखा जा सकता है ।

यूपीए सरकार ने अपने प्रत्येक रेल बजट में नान स्टाप ट्रेन, बुलेट ट्रेन चलाने की बात की है, किन्तु यह इस बार भी नहीं बताया गया कि नए कम वजन वैगन एल्यूमीनियम व स्टील के वैगन कब तक आएंगे । आज हम इंजन तो आधनिक उपयोग कर रहे हैं किन्तु वैगन 1980 के दशक के उपयोग कर रहे हैं यह ऐसी स्थिति है कि ट्रेक्टर में ट्राली की जगह बैलगाड़ी को जोड़ देना ।

मैं ममता जी को बताना चाहूंगा कि आज अमेरिका व चीन में जहां 15 से 17000 टन प्रति गाड़ी माल ढोया जाता है वहीं भारतीय रेल मुश्किल से 4500 से 4700 टन प्रति गाड़ी माल ढो रही है ।

मंत्री महोदया लगभग हमारे साथ ही विकास की यात्रा प्रारंभ करने वाली चीन के पास जहां 18000 इंजन व 7 लाख मला डिब्बे हैं, वहीं भारतीय रेल मात्र 8000 इंजन व 2.25 लाख डिब्बे ही बना पाई है जिसमें से भी 20 से 25 प्रतिशत हमेशा खराब रहते हैं ।

मैं मंत्री महोदया को बताना चाहता हूं कि मालगाड़ी का एक डिब्बा 24 घंटों में से सिर्फ 7 घंटे आमदनी होती है । शेष 17 घंटे लदान, उतराई, यार्ड में खड़े रहना ,मरम्मत आदि में बर्बाद करता है । यदि इन 17 घंटों में से सिर्फ 1 घंटा ही बचा ले तो रेलवे को लगभग 14 प्रतिशत राजस्व बढ़ सकता है।

आज भी 5 से 9 घंटे के समय में मात्र 4700 टन लोडिंग होती है । जबकि चीन मात्र 45 मिनट में 16000 टन माल भरता है ।

ममता जी से पूछना चाहता हूं कि आपने नॉन स्टॉप ट्रेन चलाने की घोषणा की है । वर्तमान में स्थिति यह है कि मेल या एक्सप्रेस ट्रेन को चलाते समय 2 या 3 स्टेशन पहले ही पेसेंजर ट्रेन व मालगाड़ियों को खड़ा कर दिया जाता है तब क्या नान स्टॉप ट्रेनों को चलाने के लिए बाकी गाड़ियों को 5 या 6 स्टेशन पहले खड़ा नहीं करना पड़ेगा । क्या इससे गाड़ियों को औसत गति जो पहले 45 किमी. प्रति घंटा से 35 किमी0 प्रति घंटा हो गई है इसकी गति और नहीं घट जाएगी और औसत गति कम होने पर भारतीय रेल विकास की दृष्टि से बेहतर कैसे मानी जाएगी ।

मंत्री महोदया ने कहा है कि रेलवे सरकार का चेहरा है जो सबको दिखाई देता है । किनतु मैं मता जी से पूछना चाहूंगा कि कृपया बताएं कि यह चेहरा आम आदमी के लिए डरावना क्यों है ? आज रेलवे की यात्रा लोगों के भीतर भय और डर पैदा करती है । हमारे देश में परम्परा रही है कि हम परस्पर सुखद यात्रा की कामना करते हैं किन्तु रेलवे में आज सुरक्षा की स्थिति ऐसी है कि वैद्य टिकट लेने के बाद भी सुरक्षित यात्रा की कोई गारंटी नहीं है। आज कोई भी यात्री इस बात को लेकर निश्चिंत नहीं है वह अपने गंतव्य तक सुरक्षित पहुंचे पाएगा या नहीं । ट्रेनों में लगातार चोरी, डकैती, लूटपाट, महिलाओं के साथ छेड़छाड़, बलात्कार, हत्या आदि की घटनाएं प्रतिदिन घट रही हैं । आज कोई भी व्यक्ति अपने परिवार की महिलाओं को अकेल यात्रा करने देने में असुरक्षित महसूस करता है।

यह बात ठीक है कि मंत्री महोदया ने सुरक्षा बलों की सुरक्षा बढ़ाने और महिला कमांडों भी तैनात करने की बात कही है । लेकिन पिछले 5 वर्षें में यूपीए सरकार के हर रेल बजट में यात्रियों की सुरक्षा के तमाम दावे किए गए लेकिन हर बार उन दावों की धज्जियां उड़ती हुई हमें दिख रही है । इसलिए मंत्री महोदया, कृपया निश्चित करें कि ट्रेनों सुरक्षा व्यवस्था ठीक होगी ।

रेल बजट में वोट डालने के अधिकार की तरह विकास का भी अधिकार हर आम इंसान को प्राप्त है । यह दावा भी किया गया है किन्त

बजट में यह कहीं दिखाई नहीं देता है । आपने देश में 375 स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों में बदलने की बात कही है । पूरे देश में रेलवे के 16 जोन हैं, जिनमें से पश्चिम मध्य रेल जोन हमारे जबलपुर में है लेकिन इस जोन से मात्र दो रेलवे स्टेशन आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए गए हैं। आपने देश के 50 रेलवे स्टेशनों को विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन बनाने की बात कही है । मध्य प्रदेश में आपने भोपाल और हबीबगंज दो स्टेशन इसके लिए चुने हैं । जिसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं । लेकिन जबलपुर पश्चिम मध्य रेल जोन का मुख्यालय है । पूरे पूर्वी मध्य प्रदेश का सबसे बड़ा केन्द्र है । पूरे देश का नाभिस्थल है। पश्चिम मध्य रेल जोन के इस मुख्यालय को आपने छोड़ दिया ।

इसी तरह आज पूरे देश में जब रेलवे लाइनों का विद्युतीकरण आवश्यक और विकास के लिए महत्वपूर्ण हो गया है तब ऐसी स्थिति में इटारसी -जबलपुर-इलाहाबाद खंड के विद्युतीकरण पर जिसकी मांग लंबे अरसे से मैं करता चला आ रहा हूं इसके लिए भी कोई प्रावधान इस बजट में नहीं किया गया है जबकि यह प्रमुख मार्गों में से एक है ।

मुझे बेहद प्रसन्नता है कि ममता जी भारतीय रेलवे जैसी प्रमुख बुनियादी ढांचे वाली सुविधाओं से देश की आम गरीब जनता के विकास की बात कही है । इसके लिए आपने उन क्षेत्रों को भी चुनने की बात कही है जो उपेक्षित और पिछड़ा है ।

मैं मंत्री महोदया का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूं ऐसे ही उपेक्षित और पिछड़े क्षेत्र जिसके कुछ जिलों के कुछ हिस्से नक्सली समस्या से भी पीड़ित हैं । हमारे मध्य प्रदेश में पूर्वी मध्य प्रदेश भी है । मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा जबलपुर-बालाघाट-गोंदिया ब्राडगेज परियोजना की ओर। जब आप एनडीए की सरकार का एक अंग थी तब इस परियोजना की घोषणा की गई थी । माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने इसका शिलान्यास किया था और इसके लिए पांच साल की समय सीमा निर्धारित की गई थी तथा एक मुश्त 110 करोड़ रुपये की राशि का प्रावधान भी कर दिया गया था किन्तु 8 साल बीतने के बाद भी यह परियोजना अपनी पूर्णतः की प्रतीक्षा कर रही है । इस बार के बजट में आपने 70 करोड़ रुपये की राशि इसके लिए निर्धारित की है । बजट से पहले मैने आपसे मिलकर आग्रह किया था कि यह परियोजना देश की एक महत्वपूर्ण परियोजना है जिसका लाभ न सिर्फ उस क्षेत्र को बल्कि रेलवे को भी बड़ी मात्रा में होने वाला है क्योंकि इसकी पूर्णता के बाद पूर्व से दक्षिण की ओर जाने में 273 किमी. की दूरी कम तय करनी होगी । साथ में रेलवे को एक समानांतर ट्रेक भी प्राप्त होगा जिसकी सर्वाधिक आवश्यकता आज रेलवे को है । इसका मतलब होगा रेलवे को प्रतिवर्ष करोड़ों रुपये के राजस्व की वृद्धि । किन्तु अत्यंत खेद के साथ मैं कहना चाहता हूं कि मंत्री महोदया अपने प्रारंभ से 511 करोड़ रुपये की यह परियोजना आज कितने की हो गई है, इसको लेकर रेलवे स्थिति स्पष्ट नहीं कर पा रहा है । पिछली बार इसकी लागत 524 करोड़ रुपये बताई गई । इस बार लगभग 478 करोड़ रुपये इसकी लागत दिखाई गई है और कार्य को पूरा करने के लिए शेष बची हुई राशि मात्र 20 करोड़ रुपये की राशि दिखाई गई है । मैं जानना चाहता हूं कि मात्र 20 करोड़ रुपये की राशि यदि देने से यह कार्य पूर्ण हो रहा था तो इस कार्य को इसी बजट में पूर्ण करने का प्रयास क्यों नहीं किया गया और यदि ऐसा नहीं है तो भ्रम पूर्ण आंकड़े देकर रेलवे किसको भ्रम में डालना चाहता है ।

मैं यह मानता हूं कि एक ही गठबंधन की सरकार के किसी मंत्री के द्वारा किसी घोषणा का सम्मान उस विभाग का कोई बाद में बना हुआ मंत्री भी करता है । यह परंपरा भी है । किन्तु इस परियोजना के साथ ऐसा नहीं हुआ । गत वर्ष जब पूर्व रेल मंत्री लालू प्रसाद यादव जबलपुर आए थे तब उन्होंने घोषणा की थी इस परियोजना को 2010 तक पूर्ण कर दिया जाएगा किन्तु ऐसा होता दिखाई नहीं दे रहा है।

मैं माननीय मत्री जी की बस बात से सहमत हूं कि रेलवे के विकास के द्वारा पिछड़े और उपेक्षित छात्रों का विकास हो सकता है । हमारा जबलपुर और संपूर्ण महाकौशल क्षेत्र की सुविधाओं की दृष्टि से अत्यंत पिछड़ा है । आजादी के बाद लगातार विकास की दृष्टि से इस क्षेत्र की उपेक्षा हुई है । मैं माननीय मंत्री महोदया से जानना चाहता हूं कि हमारे क्षेत्र की यह उपेक्षा आखिर कब दूर होगी । मात्र रेलवे की सुविधाओं को लेकर उस क्षेत्र की जनता में इतना आक्रोश है कि मैंने गत वर्ष कटनी से लेकर जबलपुर तक लगभग 100 किमी. की पद यात्रा हल्ला बोल रैली के नाम से की थी जिसमें लगभग 50 हजर की संख्या में महिला,पुरुष एकत्रित हुए थे । जिनमें लगभग बहुततायत आम लोगों की थी । मैं इस बात का उल्लेख सिर्फ इसलिए कर रहा हूं कि यह आक्रोश अपने चरम पर पहुंचे और जबलपुर में रेल जोन की उपयोगिता पर प्रश्न चिन्ह लगे इससे पूर्व ही कृपया हमारे क्षेत्र की उपेक्षाओं को दूर करने का आप प्रयास करें ।

आपके माध्यम से मैं ममता जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने जबलपुर से अंबिकापुर ट्रेन चलाने की घोषणा की है किन्तु अभी हमारी अनेकों महत्वपूर्ण ट्रेनों की मांग लंबित है, जिनकी ओर आपका ध्यान देना आवश्यक है ।

मैं बताना चाहंगा कि जबलपुर में बहत बड़ी संख्या में बंग्लाभाषी रहते हैं जो वर्षों से मांग कर रहे हैं जबलपुर से कलकत्ता के लिए एक

सीधी ट्रेन और आपके मंत्री बनने से उनकी यह अपेक्षाएं और बढ़ी हैं ।

जबलपुर से बैंगलोर के बीच एक नई ट्रेन की अत्यधिक आवश्यकता है। मेरी मांग के उपरांत जिसका प्रस्ताव लगातार तीन वर्षों से रेल बोर्ड को भेजा जा रहा हैकिन्तु यह अभी तक स्वीकृत नहीं हो सकी है ।

जबलपुर सहित संपूर्ण महाकौशल क्षेत्र में लाखों सिक्ख धर्मावलम्बी रहते हैं जिनकी सुविधा के लिए जबलपुर से अमृतसर के बीच एक सीधी ट्रेन चलाना आवश्यक है ।

माता वैष्णो देवी के दर्शन के लिए जबलपुर से जम्मू की ओर जाने वाली ट्रेन अभी भी सप्ताह में मात्र एक दिन चल रही है जिसे सप्ताह में कम से कम चार दिन चलाया जाना चाहिए ।

लगभग 20 लाख की आबादी वाले जबलपुर शहर में भेडाघाट से खमरिया के बीच लोकल ट्रेन चलाना आवश्यक है, जिसके लिए रेल पथ पहले से ही विद्यमान है ।

बहुत बड़ी संख्या में जबलपुर, में बिहार, व उत्तर प्रदेश के लोग निवास करते हैं इसलिए जबलपुर से प्रारंभ होकर इलाहाबाद, छपरा होते हुए सिवान तक नई ट्रेन चलाया जाना आवश्यक हैं ।

जबलपुर में बड़ी संख्या में मुस्लिम धर्मावलम्बी भी निवास करते हैं जिनकी आस्था का केन्द्र अजमेर है इसलिए जबलपुर-जयपुर ट्रेन को अजमेर तक बढ़ाया जाना महत्वपूर्ण है ।

मैं आपको बताना चाहता हूं कि जबलपुर में निवास करने वाले मलयाली समाज को तिरुवंतपुरम के लिए सीधी ट्रेन न होने के कारण उन्हें इटारसी अथवा नागपुर स्टेशन पर एक दिन पूर्व पहुंचकर आगे की यात्रा की व्यवस्था करनी होती है, जो अत्यंत असुविधाजनक है । अतः जबलपुर से तिरुवंतपुरम के लिए जबलपुर को एक ट्रेन आवश्यक है ।

अनेक स्थानों पर संपर्क क्रांति ट्रेन प्रतिदिन चल रही है किन्तु जबलपुर से दिल्ली के बीच चलने वाली संपर्क क्रांति आज भी सप्ताह में 3 दिन चल रही है । इसे प्रतिदिन किया जाए ।

मैं ममता जी से कहना चाहता हूं कि पिछले 5 वर्षें से मैंने मांग की है कि जबलपुर स्थित मदन महल स्टेशन को हबीबगंज की तर्ज पर तथा कछपुरा स्टेशन को सर्वसुविधायुक्त यात्री स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए ।

जबलपुर के आसपास कुछ स्टेशन ऐसे हैं जिनमें कुछ यात्री गाड़ियो के स्टापेज स्वीकृत कर देने से बहुत बड़ी संख्या में क्षेत्र की जनता को लाभ होगा । जिसमें सिहोरा में दिल्ली से जबलपुर जाते समय गोंडवाना एक्सप्रेस का स्टापेज दिया जाए तथा अमरकंटक और महानगरी एक्सप्रेस के ठहराव भी सिहोरा में दिया जाना चाहिए ।

मैं आपको बताना चाहूंगा कि इस जबलपुर जिलें का महत्वपूर्ण स्थान हैं जहां पर नया औद्योगिक क्षेत्र बन रहा है और यहां एसईजेड की घोषणा भी हो चुकी है । इसलिए यातायात के बढ़ते हुए दबाव को देखते हुए खितौला रेलवे फाटक पर एक ओवर ब्रिज या अंडरब्रिज बनाया जाना चाहिए ।

जबलपुर के उपनगरीय क्षेत्र पनागर स्टेशन पर यात्री सुविधाएं एकदम नगण्य हैं । इस स्टेशन पर महाकौशल, रेवांचल, शक्तिपुंज, अमरकंटक, जनता एक्सप्रेस तथा जबलपुर रीवा लिंक सिटी के स्टापेज दिया जना चाहिए ।

मैं ममता जी कहना चाहता हूं कि सिहोरा स्टेशन के पास लगी हुई लगभग 123 एकड़ भूमि रेलवे की है जिसका उपयोग जबलपुर से प्रारंभ होने वाली गाड़ियों के रख रखाव व बोगियों की मरम्मत के लिए कारखाना करने तथा कामर्शियल व अन्य विभागों से संबंधित स्टेशनरी आदि की छपाई हेतु कारखाना स्थापित करने हेतु किया जाना चाहिए ।

जबलपुर जिले में ही शहपुरा एक महत्वपूर्ण स्टेशन है जहां श्रीधाम एक्सप्रेस व जबलपुर इटारसी का स्टापेज होना आवश्यक है ।

जबलपुर के पास कटनी एक महत्वपूर्ण स्थान है जो मेरे लोक सभा क्षेत्र में पूर्व में शामिल था । देश के एक प्रमुख जंक्शन के रूप में जाना जाता है । मैंने कटनी और जबलपुर दोनों ही स्टेशनों को आईएसओ 9001 प्रमाणीकरण के अनुरूप विकसित करने की मांग की हैं ।

हरिद्वार जो कि देश का एक प्रमुख तीर्थ स्थल है से जबलपुर का कोई सीधा संपर्क नहीं है । इसलिए जबलपुर से हरिद्वार के बीच एक सीधी ट्रेन चलाकर जबलपुर की जनता की भावनाओं का सम्मान करेंगी, ऐसा मेरा विश्वास है ।

बड़ी संख्या में कच्छ (गुजरात) के लोग जबलपुर में हैं इनको देखते हुए जबलपुर से कच्छ (गुजरात) के लिए एक सीधी ट्रेन चलाना जबलपुर ही नहीं इस पूरे क्षेत्र के लिए व्यवहारिक रूप से महत्वपूर्ण होगा ।

मैं ऐसा मानता हूं कि माननीया रेल मंत्री ममता जी जो रेलवे के माध्यम से देश को पिछड़े, उपेक्षित क्षेत्रों के विकास को जोड़ने की बातें कह रही है, उस पर वास्तविक रूप से अमल करते हुए मेरी इन मांगों पर जरूर ध्यान देंगी । ओ

2

ओ श्री के.सी.सिंह "बाबा " वर्ष 2009-10 सर्वलोकप्रिय रेल बजट पेश करने के लिए मैं माननीया रेल मंत्री महोदया जी को बधाई देता हूं । माननीया सोनिया गांधी जी के कुशल मार्गदर्शन तथा प्रधान मंत्री जी के अथक प्रयासों द्वारा आज भारतीय रेलवे की वित्तीय स्थिति का ऐतिहासिक कायाकल्प के साथ भारतीय रेल ने हर वर्ष नया कीर्तिमान स्थापित कर रही है, मंत्री महोदया द्वारा समाज के हर वर्ग को कुछ न कुद देकर यूपीए सरकार के मानवीय चेहरे की झलक देखने को मिलती है । भारतीय रेल की कायाकल्प होने से आज हमारा देश विश्वस्तरीय रेल सेवा देने के लिए अग्रसर है । मैं रेल बजट 2009-10 का स्वागत करते हुए इस ऐतिहासिक बजट का समर्थन करता हूं। माननीय रेल मंत्री महोदया ने बजट में यात्री सुविधाएं, साफ-सफाई, रेलवे खानपान की गुणवत्ता, संरक्षा एवं सुरक्षा और समय-पालन दे कर सभी वर्ग के लोगों को आरामदायक रेल यात्रा सुलभ कराने का कार्य किया है । यह बजट एक प्रगतिशील बजट है । मेरा विश्वास है कि जल्द ही भारतीय रेल विश्व की सर्वश्रेष्ठ रेल सेवाओं में आंकी जाएगी।

सर्वप्रथम मैं माननीया रेल मंत्री महोदय को उत्तराखंउ के लिए रामनगर से चखुटिया तक रेल लाइन निर्माण कराने की घोषणा तथा ऋषिकेश को आदर्श स्टेशन विकसित करने तथा काठगोदाम एवं देहरादून को बहुउद्देश्यीय परिसर (Multi-functional Complexs) के लिए आभार प्रकट कर धन्यवाद देना चाहता हूं ।

मैं रेल बजट के कुछ महत्वपूर्ण बिन्दुओं पर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं । रेल बजट में सभी वर्ग के यात्रियों को आधुनिक और उन्नत सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए अनेक कदम उठाए गए हैं, रेल किराए-भाड़े में किसी तरह की वृद्धि नहीं की है, आम मुसाफिर को रेल यात्रा के दौरान सुरक्षा व सुविधाओं पर पूरा ध्यान केन्द्रित किया जिससे यात्रा को सुखद और आनन्ददायक बनाया जा सके । स्टेशन परिसरों में बहु-उद्देश्यीय परिसरों का निर्माण, साफ-सुथरी गाड़ियों और स्टेशन, लंबी दूरी की गाड़ियों में डॉक्टर की तैनाती, ऑन-बोर्ड सूचना एवं मनोरंजन सेवाएं, पर्यावरण हितैषी ग्रीनी शौचालयों की शुरूआत, 200 नए नगरों टिकटिंग और आरक्षण प्रणाली, डाक घरों से रेल टिकटें खरीद सकते हैं । रेल कर्मचारियों

---

* Speech was laid on the Table

के कल्याण योजना, गरीब बीपीएल कार्ड वालों को 25 रुपये का पास तथा साफसुथरे ट्रेनों एवं स्टेशनों के साथ आपतकाल में यात्रियों के लिए डॉक्टर की सुविधा, महिलाओं के लिए इएमयू लोकल ट्रेनों की घोषणा, लंबी दूरी की ट्रेनों में आनवोर्ड सूचना एवं मनोरंजन सेवाएं, तत्काल आरक्षण सेवा की दर में 50 रुपये की कमी के साथ आरक्षण करने का समय पांच दिन की जगह 3 दिन करने से आपतकाल में जाने वाले रेल यात्रियों को लाभ मिलेगा ।

किराए वाली युवा ट्रेन । कई स्टेशनो को विश्वस्तरीय बनाने एवं कई रेल स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा एक सराहनीय कार्य है ।

उत्तराखंड एक पर्यटक विशेष प्रदेश होने के साथ एक नया प्रदेश भी है, मैं पिछले कई वर्षों से उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार के लिए अनुरोध कर रहा हूं । उत्तराखंड के जनमानस की कतिपय अन्य महत्वपूर्ण प्रस्तावों का समावेश रेल बजट में नहीं हो पाया है । उत्तराखंड एक पर्यटक प्रदेश होने के कारण इस प्रदेश में रेल यातायात की समुचित व्यवस्था करने की आवश्यकता है क्योंकि पर्यटक प्रदेश विश्व के देशों के लिए दर्पण का कार्य करती है ।

मैं उत्तराखंड में रेल सेवा विस्तार के लिए अनुरोध करना चाहूंगा ।

1. प्रातः 4 बजे रामनगर से मुरादाबाद तक चलने वाली रेल गाड़ी को सीधे दिल्ली तक चलाने की आवश्यकता है तथा इसी रेल गाड़ी की वापसी उसी दिन शांयकाल 6 बजे हो ।

2. रामनगर से मुरादाबाद के मध्य चलने वाली संपर्क क्रांति एक्सप्रेस गाड़ी सं0 5036 ए में ए.सी. चेयकार के दो को जोड़ने की आवश्यकता है ।

3. रामनगर से मुरादाबाद के मध्य चलने वाली लोकल गाड़ी संख्या 466 को सीधे दिल्ली तक चलाने या मुरादाबाद में बरेल इनटरसिटी गाड़ी से जोड़ने की आवश्यकता है ।

4. दिल्ली से काठगोदाम के मध्य चलने वाली 5013 ए एवं 5014ए की तर्ज पर दिल्ली से रामनगर तथा रामनगर से दिल्ली तक सीधी एवं एसी प्रथम द्विवतीय श्रेणी के कोच लगाने के अति आवश्यकता है । क्योंकि रामनगर में विश्व विख्यात जिम कार्बेट राष्ट्रीय उद्यान तथा अन्य रमणीय पर्यटक स्थल है । जहां भ्रमण हेतु देश विदेश के हजारों पर्यटक आते रहते हैं ।

5. काशीपुर के राष्ट्रीय राजमार्ग रेलवे क्रासिंग पर ओवर ब्रिजका निर्माण करने की अत्यधिक आवश्यकता है । जिससे आम जनता का कीमती समय एवं पेट्रोल, डीजल की बचत, के साथ साथ सड़क दुर्घटनाओं पर भी रोक लगायी जा सके।

6. उत्तराखंड के बिन्दुखत्ता, राजीव नगर - घोड़ा नाला जगह पर लोगों कि सुरक्षा के लिए रेलवे फाटक निर्माण करने की आवश्यकता है, बिन्दुखत्ता क्षेत्र में लगभग 60 हजार लोग निवास करते हैं। और यहां पर बिन्दुखत्ता, राजीवनगर-घोड़ा नाला से लोगों आते जाते रहते हैं । मेरा अनुरोध है कि दुर्घटना से बचने एवं क्षेत्र के लोगों की सुरक्षा सुविधा के लिए रेलवे फाटक का निर्माण करना अत्यधिक आवश्यक है।

7. काशीपुर से जसपुर तक नई रेल लाईन के निर्माण की आवश्यकता है, जिससे उत्तराखंड के एक छोर को दूसरी छोर से सीधे रेल लाइन से जोड़ा जा सके ।

8. कल्सी एक जनजातीय क्षेत्र है, देहरादून से कल्सी 40 किमी0 तक रेल विभाग द्वारा नई रेल लाइन बिछाने का सर्वे हो चुका है, मेरा अनुरोध है कि शीघ्र इस रेल लाइन का निर्माण कार्य शुरू किया जाए ।

9. बरेली-टनकपुर एवं पीलीभीत से बरेली तक मीटरगेज रेलमार्ग को ब्रॉड गेज में परिवर्तित किए जाने की आवश्यकता है । ताकि उसे देश के अन्य रेल मार्गों से सीधे जोड़ा जा सके ।

10. उत्तराखंड के टनकपुर-पूर्णगिरी-बागेश्वर, ऋषिकेश-कर्णप्रयाग, टनकपुर-जोल्जीवी तक नए रेल मार्गों के निर्माण की आवश्यकता है । ताकि देश के धार्मिक तीर्थ यात्रियों को उत्तराखंड के पुन्य धामें तक पहुंचने में सुविधा मिल सके ।

11. काशीपुर रेलवे लाइन के किनारे आवास विकास एवं बाजपुर रोड रेलवे क्रासिंग से शुगर फैक्ट्री रोड रेलवे क्रासिंग तक पानी भरने के कारण यात्रियों एवं स्थानीय लोगों को अत्यधिक परेशानी का सामना करना पड़ता है । पानी के निकास के लिए नाले का निर्माण करना आवश्यक अत्यधिक है ।

12. रामनगर से जम्मू तव तक नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता है, जिससे रामनगर, काशीपुर, जसपुर, आदि क्षेत्रों के लोग माँ वैष्णों देवी एवं बर्फानी भोले बाबा की नगरी अमरनाथ जैसे पवित्र स्थलों के दर्श का लाभ मिलने के साथ साथ यहां पर पंजाबी समुदय के लोगों को भी नई रेल का लाभ मिल सकेगा ।

13. दिल्ली से ऋषिकेश के लिए रात्रि को एक सीधी रेल गाड़ी चलाने की या दिल्ली से हरिद्वार तक चलने वाली रेलगाड़ी को ऋषिकेश तक विस्तार किया जाए ।

14. रामनगर से लखनऊ तक चलने वाली रेल गाड़ी में एसी कोच लगाने की आवश्यकता ।

15. उत्तराखंड के काठगोदाम, रामनगर रेलवे स्टेशनों को आदर्श स्टेशन बनाने की आवश्यकता है ।

16. उत्तराखंड में पर्यटन और उद्योग को बढ़ावा देने के लिए हावड़ा हरिद्वार तक सप्ताह में 5 दिन चलने वाली रेल गाड़ी की घोषणा की गई है मेरा अनुरोध है कि इस रेल गाड़ी का विस्तार देहरादून तक किया जाए ।

17. छत्तीसगढ़ के लोगों ने भी दिल्ली से रायपुर तक के लिए एक सीधी रेल गाड़ी चलाने की आवश्यकता के बारे में अनुरोध किया है, मेरा निवेदन है कि दिल्ली रायपुर के लिए एक डयूरोन्टो रेल चलाई जाए।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदया, से एक बार पुनः अनुरोध करना चाहता हूं कि उत्तराखंउ राज्य में वहां की जनसंख्या से अधिक कई गुणा पर्यटक, तीर्थ यात्री, प्रकृति प्रेमी, हिमालय प्रेमी, वन्य जन्तु प्रेमी, चलचित्र निर्माता एवं पर्यटक बारहमास भारतवर्ष तथा विदेशों से आते हैं इसलिए जनमानस के हित को दृष्टिगत रखे हुए उत्तराखंड में रेल विस्तार संबंधी मेरे प्रस्तावों को वर्ष 2009-10 के रेल बजट में समाहित करने का कष्ट करेंगे, मैं रेल बजट का समर्थन करते हुए आपको धन्यवाद देता हूं ।

3

*SHRI KAMAL KISHOR COMMANDO (BAHRAICH): I congratulate on the bold "Social viability" concept enunciated by the Hon'ble Railway Minister before the House on 3rd July 2009.

Taking into consideration to having welfare for women, handicapped, poors, especially the MST for Rs. 25/-- as called "Izzat", special coaches for youth, ladies and Adarsh Stations etc., in India so that the structure of the faces of Railway will be changed within five years.

I, Member of Parliament, belong to a very backward area of my constituency "BAHRAICH" where Tharu's and most of the SC/STs and OBCs/minority (the others General Castes are also very poor) and illiterate in a heavy percentage of people lives where the literacy is so less, it is far away from Lucknow city-Gonda (around 80 kms) in Uttar Pradesh completely affected flood area and it's just adjacent to the Nepal border and water falls from Nepal and is still backward area on the railway records, and even after the Independence. Around 19 lakhs people are affected and do not get benefit as yet. I have already made a request to the Hon. Minister of Railways for early completion of J**arwal-Bahraich railway line and its extension upto Nepalganj-Shrawasti-Sirshia-Tulsipur-gorakhpur (NER)** (copy attached). The work is held up due to the shortage of funds. This railway line is very important for the welfare of the backward regions and especially the Buddist circuits and Dargan of Ghaziababa and its mela. A computerized centre to be established.

I urge upon the Railway Minister through you take to this project on a priority basis in the interest of nation and Railways as a beneficiary system. I once again extend my support for Railways Budget 2009-10, presented by Hon'ble Minister for Railway. I lay above submission on the Table of the House.

4

श्री प्रदीप टम्टा (अल्मोड़ा): महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं अपनी नेता यूपीए की अध्यक्षा श्रीमती सोनिया गांधी जी, प्रधानमंत्री डा. मनमोहन सिंह जी और रेल मंत्री ममता बनर्जी जी का बहुत आभारी हूं कि उन्होंने रामनगर-चौखुटिया के लिए नयी रेल लाइन की शुरूआत की है। इसके लिए मैं उनका हृदय से आभार व्यक्त करता हूं। रेल मंत्री जी ने इकोनॉमिक वायबिलिटी की जगह सोशल वायबिलिटी का सिद्धांत अपनाया है और इसके द्वारा बहुत सी नयी चीजें सामने आएंगी।

महोदय, मैं उत्तराखंड से हूं, यह पर्वतीय इलाका है और बहुत लंबे समय से यहां के लोगों की इच्छा है कि उत्तराखंड के पर्वतीय इलाकों को रेल मिले। टनकपुर से बागेश्वर की रेल लाइन यहां के लोगों के लिए एक सपना है। टनकपुर से बागेश्वर, ऋषिकेश से कर्णप्रयाग, यह सीमांत इलाका है और पर्यटन की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है। यह धार्मिक पर्यटन के रूप से भी महत्वपूर्ण है और चाइना का बार्डर होने के कारण यह अन्तर्राष्ट्रीय रूप से भी महत्वपूर्ण है।

महोदय, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि टनकपुर टू बागेश्वर एक नये रेल प्रोजेक्ट को आप अपनी मंजूरी दें। आपने खुद कहा है कि रेलवे सिर्फ यातायात का साधन नहीं है बल्कि रेलवे को एक नयी अर्थव्यवस्था और इसमें एक नये आर्थिक युग की शुरूआत होगी। मैं आपसे यह अनुरोध करता हूं कि टनकपुर-बागेश्वर, ऋषिकेश-कर्णप्रयाग रेल लाइन के बारे में वहां के लोग सपना संजोय हुए हैं। पूरे उत्तराखंड के अंदर चुनाव के दौरान, छात्र संघर्ष के दौरान हमने इस बात को रखा था।

महोदय, दूसरी महत्वपूर्ण बात यह है उत्तराखंड के लोग देश के दूसरे भागों में भी रह रहे हैं और वे मुंबई और काठगोदाम को जोड़ने की बहुत लंबे समय से मांग कर रहे हैं। मैं अभी मुंबई गया था और वहां के लोगों ने यह मांग की थी कि मुंबई और काठगोदाम के बीच में एक नयी रेल की शुरूआत की जाए। मैं अनुरोध करता हूं कि काठगोदाम टू मुंबई एक रेल की शुरूआत की जाए और अगर ऐसा करना संभव न हो तो जैसा आपने रेल बजट में कहा कि मुंबई से जयपुर ट्रेन को दिल्ली तक एक्सटेंड किया गया है, उसी को अगर आप दिल्ली से काठगोदाम तक यानी मुंबई-जयपुर को दिल्ली की जगह काठगोदाम तक एक्सटेंड कर देंगे तो उससे एक बहुत अच्छी शुरूआत हो सकती है।[C97]

काठगोदाम और रामनगर दोनों पर्यटन की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण स्थल हैं। अतः मेरा निवेदन है कि काठगोदाम और रामनगर स्टेशनों को आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। मैं इनको वर्ल्ड क्लास स्टेशन के रूप में विकसित करने का अनुरोध करना चाहूँगा। हरिद्वार पूरे देश में प्रसिद्ध तीर्थ स्थल है। आने वाले समय में हरिद्वार में कुंभ होने वाला है। लाखों लोग पूरे देश और दुनिया से हरिद्वार आएँगे। इसलिए हरिद्वार को भी आदर्श स्टेशन के रूप में विकसित करने का मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करूँगा।

अंत में मैं कहना चाहूँगा कि मंत्री जी ने जो एससी और एसटी के लिए विशेष अभियान शुरू किया है, उसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत आभारी हूँ। मैं चाहूँगा कि रेल मंत्रालय की तरह अन्य विभाग भी स्पेशल ड्राइव चलाकर इस अभियान को शुरू करेंगे। एक बात मैं और कहना चाहूँगा कि तत्काल को जो उन्होंने पांच से दो दिन किया है, वह स्वागत योग्य है। लेकिन इसके साथ मैं कहना चाहूँगा कि तत्काल में यह फिक्स कर दिया जाए कि दस परसेंट से ज्यादा टिकट न दी जाए।

5

*SHRI MAHENDRA KUMAR ROY (JALPAIGURI) : Hon. Chairman Sir, I am grateful to you for giving me the opportunity to speak. I want to touch upon a few issues regarding the Rail Budget 2009-2010 in this highest forum of democracy. Sir, through you I'd like to draw the attention of Hon. Minister to Jalpaiguri, Cooch Behar, Darjiling districts of North Bengal which are almost deprived of rail services. I thank her for announcing the projects concerning these districts. You know that Jalpaiguri is a divisional town of West Bengal. I am placing certain demands before Hon. Minister for the development of the entire North Bengal stretch as a whole. My first demand - A train should run from Jalpaiguri to Sealdah via Haldibari through Bangladesh. If its introduced then people will be able to travel in much shorter time and it will also be cheaper. For this we need to sign an agreement with Bangladesh to allow it to run through Parbatipur.

This is my proposal.

Secondly, in the valley regions of Jalpaiguri, Cooch Behar and Darjiling districts, circular rail service should be introduced.

Sir, in areas like Dhupguri, Phalakata, Mainaguri and Haldibari, vegetables are cultivated. The farmers are forced to sell tamotoes, chillies etc. at a throw-away price or they are mostly wasted. My demand is that rail rakes can be introduced in North Bengal's Jalpaiguri to help the vegetable growers.

I also want that everyday four pairs of trains should run from Jalpaiguri, Alipurduar and Jalpaiguri - Siliguri junction. Banarhat should also be made a halt for long distance trains.

A superfast train runs from Haldibari to Kolkata, thrice a week. This train should run daily - this is my demand. Kanchankanya and Uttarbanga Express run three days a week. These two should also run everyday.

***English translation of the Speech originally delivered in Bengali.**

Sir, a project had already begun in the Mainaguri - Jogikhopa stretch. In this budget, only one-third money has been allocated for this project. My demand is that this should be completed as soon as possible.

When Smt. Mamata Banerjee was the Rail Minister during the NDA regime, she had declared that Jalpaiguri Road station would be developed as a model station. It is yet to be done. Kindly do it this time.

Another demand of mine is that the Jalpaiguri station and the adjoining market should the modernized. My last proposal is that the track from Jalpaiguri NJP to Alipurduar should be made a double track Gauge conversion of the track from Assam's Lamding to Badarpur ; from Badarpur to Silchar and Agartala should be immediately taken up. The work had started earlier but has not been completed.

With these words I conclude.

MR. CHAIRMAN : Now it is 9.30 p.m. Nobody is concluding in time; nobody is prepared to the listen to the direction of the Chair. I will extend the time of the House only if every Member agrees to speak for only one minute; otherwise not. I will be very strict. The hon. Members should cooperate.

...(*Interruptions*)

श्री हर्ष वर्धन (महाराजगंज, उ.प्र.): महोदय, एक मिनट में कैसे हम अपनी बात रख सकते हैं?...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Otherwise, you can place it on the Table.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: We have exceeded the time allotted. All the Parties have taken more time than the time allotted.

...(*Interruptions*)

श्री भास्करराव बापूराव पाटील खतगांवकर (नांदेड़): महोदय, हम लोग दस घण्टे से बैठे हुए हैं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: That is all right. All the Parties have exceeded their time, and now we are taking extra time, which you have to understand. So, if you conclude in one minute, we can extend the time of the House; otherwise not.

...(*Interruptions*)

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Sir, the time fixed for the debate was 10 hours. I think we have taken over 16 hours. Therefore, we have to call it a day sometime. We have to finish it....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: I agree with the hon. Minister. But always in the Railway Budget discussion the hon. Members are very keen to participate. As the Members are keen to participate, we can extend the time of the House for 30 minutes more. But I will be very strict. Please understand that when you complete one minute, I will give you a ring and then I will call the next speaker. So, the time of the House is extended up to 10 o'clock.

श्री भाउसाहेब राजाराम वाकचौरे (शिरडी): महोदय, मैं महाराष्ट्र के शिरडी से निर्वाचित होकर आया हूं। यहां देश के कोने-कोने से लोग आते हैं। नागरसूल स्टेशन पर हैदराबाद से हजारों लोग आते हैं, लेकिन इस स्टेशन पर कोई सुविधा उपलब्ध नहीं है। मैं ममता दीदी से विनती करूंगा की इस स्टेशन का आधनिकीकरण किया जाए।

दूसरी बात, सभी गाड़ियों का स्टापेज कोपरगांव स्टेशन होना चाहिए। सभी गाड़ियों को शिरडी से जोड़ा जाए। मेरी अन्य मांगों को मैं आपकी आज्ञा से सभा पटल पर रखता हूं।

ओ मुझे रेल बजट की चर्चा में भाग लेने का मौका दिया गया उसके लिए आपका धन्यवाद ।

माननीय रेल मंत्री महोदया ने बजट में काफी नई चीजों का उल्लेख किया है । जैसे कि कई स्टेशनों को विश्व स्तरीय बनाने , ऑन बोर्ड सूचना एवं मनोरंजन सेवाएं प्रदान करने, कम किराए वाली युवा ट्रेन, आदर्श स्टेशन बनाने आदि है जो कि सराहनीय है ।

कुछ महत्वपूर्ण प्रस्तावों का समावेश इस रेल बजट में नहीं हो पाया है । उनकी ओर मैं मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं ।

मैं शिरडी संसदीय क्षेत्र से निर्वाचित होकर लोक सभा में आया हूं । शिरडी एक पवित्र तीर्थ स्थल है तथा यहां देश भर से श्रद्धालु दर्शन के लिए आते हैं । मेरा अनुरोध है कि शिरडी को पूरे देश से रेल मार्ग के द्वारा जोड़ा जाए । शिरडी के निकतम स्टेशन मनमाड़ एवं नागरसूल रेलवे स्टेशन है। इन स्टेशनों का ना ही विश्वस्तरीय स्टेशनों की सूची में नाम है और ना ही उनका नाम आदर्श स्टेशनों की सूची में है । मेरा आपसे अनुरोध है कि इन स्टेशनों की सूची में है । मेरा आपसे अनुरोध है कि इन स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों की सूची में सम्मिलित किया जाए और यहां पर बहुउद्देश्यीय परिसर भी बनाए जाएं ताकि यहां आने वाले श्रद्धालुओं को पर्याप्त सुविधा मिल पाए ।

कोपरगांव शाहपुर वाया गोती मुंबई इस लाइन को सर्वे कई सालों पूर्व कराया गया था लेकिन इसका कार्य अभी तक शुरू नहीं हो पाया है । मेरा आपसे अनुरोध है कि इस कार्य को शीघ्रातिशीघ्र शुरू करवाने का आदेश देने का कष्ट करें एवं इस कार्य को निश्चित समय सीमा पर पूर्ण किया जाए ।

â€¦. This part of the Speech was laid on the Table.

इसके अलावा इस मार्ग पर मालगाड़ी चलाने से भी रेलवे का फायदा ही होगा शिरडी तथा इसके आसपास का इलाका कृषि प्रधान इलाका है । यहां के किसान अपने माल को मालगाड़ी के अभाव में एक जगह से दूसरे जगह ले जाने में असमर्थ है । इस मार्ग पर मालगाड़ी चलाने से न केवल किसानों को लाभ होगा बल्कि इसका फायदा रेलवे को भी होगा । माननीय रेल मंत्री जी के भाषण में किसानोन्मुखी परियोजना का भी जिर्क है । मेरा आपसे अनुरोध है कि शिरडी में कोल्ड स्टोरेज और ताप नियंत्रित नाश्यवान कार्गो केन्द्र की स्थापना जल्द से जल्द की जाए ।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री मंत्री महोदया से एक बार पुनः अनुरोध करना चाहता हूं कि पूरे देश के श्रद्धालुओं को ध्यान में रखते हुए मेरे सुझावों को रेल बजट 2009-10 में समाहित करने का कष्ट करें।

आम रेल बजट 2009

मैडम स्पीकर, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को यह बताना चाहता हूं कि रेल का नेटवर्कतो हमारे देश का एक अहम हिस्सा है । इस महान सभागृह में बैठकर हम किसी एक प्रदेश को अहमियत देकर दूसरे पर अन्याय नहीं कर सकते । सभी को अपने हिस्से का भाग मिलना चाहिए । मैं अपने देश के एक महान श्रद्धास्थान, श्री साईबाबा तीर्थस्थली शिरडी का प्रतिनिधित्व करता हूं । " श्री सांई दर्शन सुपर फास्ट एक्सप्रेस " इस ट्रेन के चलने से देश विदेश के श्रद्धालुओं को एक अहम सुविधा मिल जाएगी । मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री ममता दीदी मेरे इस प्रस्ताव पर अवश्व गौर करेगी और श्री सांई बाबा के शुभ आशीर्वाद पाने की हकदार बनेगी । शिरडी रेल

स्टेशन को राष्ट्रीय स्तर का दर्जा मिलना चाहिए क्योंकि श्री सांई बाबा के श्रद्धालुओं में असंख्य राष्ट्रीय तथा अंतर्राष्ट्रीय स्तर के नागरिक शामिल है ।

रेल टिकट के आरक्षण व्यवस्था में धांधली

टिकट रिजर्वेशन में आजकल बहुत धांधली चल रही है । बिना किसी जदोजहद के आम आदमी को आसानी से आरक्षित टिकट मिल जाए, इसके लिए कम्प्यूटर आरक्षण प्रणाली का दुरुपयोग रोका जाना चाहिए रेल टिकट बचेने वाले अधिकृत या अनधिकृत एजेन्ट बहुत बड़े पैमाने पर आरक्षण व्यवस्था में सेंध मारकर गड़बड़ी मचाते हैं। इन्हें रोकना चाहिए । क्योंकि सामान्य रेल यात्री को न्याय दिलाना रेल प्रशासन का फर्ज बनता है ।

<u>भिखारियों की भीड़ से परेशानी</u>

ट्रेनों में भिखारियों की तादाद बहुत बढ़ गई है । रेल यात्रियों को इस स्थिति से काफी परेशानियां उठानी पड़ती है । टिकट चेकर्स तथा रेलवे सुरक्षा बल इनके सामने निहत्थे नजर आते हैं । इस बारे काफी लंबे अर्से से शिकायत रेल प्रशासन से की जा रही है । लेकिन अब तक इस समस्या का हल निकालने में रेल प्रशासन असफल रहा है । यह स्थिति कब तक चलती रहेगी ? आम रेल यात्री इसलिए टिकट खरीदकर यात्रा पर नहीं निकलता कि उसे टिकट के साथ परेशानी भी उठानी पड़े । रेल यात्रा में सवार भिखारी किसी भी निष्कर्ष पर समर्थनीय नहीं होते। उनकी ट्रेनों में उपस्थिति टिकट चेकर्स तथा रेलवे सुरक्षा बलों के नाकामी का सबूत है । इसे सख्ती से निपटना चाहिए ।

<u>यह कुछ हजम नहीं होता!</u>

लम्बी दूरी के लिए सुपरफास्ट ट्रेने चलाकर रेल प्रशासन हर यात्री से वैसे ही दस या बीस रुपेय निकाल लेता है । लेकिन वह ही सुपर फास्ट ट्रेने जरूरत से ज्यादा लेट हो जाने पर यह दस रुपये उस यात्री को वापिस करना रेल प्रशासन जरूरी नहीं समझता ! जबकि ग्राहक के हित में उसे ऐसा करना लाजमी है । यह कुछ हजम नहीं होता ! क्या रेल प्रशासन ग्राहक कानून में विश्वास नहीं रखता ? एक तो सुपर फास्ट ट्रेने रेल नेटवर्क का एक हिस्सा मात्र है । उसे केवल कागज पर एक अलग अहमितयम देकर लोगों से पैसा वसूलना, न्याय नहीं लगता ।

<u>बेइमानी की मेहमान नवाजी!</u>

ट्रनों में खाना हर यात्री की एक बुनियादी जरूरत है । खासकर लंबी दूरी की ट्रेनों में तोवह आवश्यकता हो जाता है ! लेकिन यात्री इस व्यवस्था से खुश नहीं है ! आईआरसीटीसी द्वारा ट्रेनों में परोसे जानेवाला खाना घटिया किस्म का होता है । नाश्ता और खाने के लिए जो पैसा यात्रियों से वसूला जाता है वह भी अपेक्षाकृत ज्यादा है । हमारी लूट खसोट चल रही है, ऐसी धारणा यात्रियों के मन में पनप रही है । क्या इस समस्या का कोई हल रेल मंत्रालय के पास नहीं है ? जिस अनुपात में यात्रियों से पैसे वसूले जाते हैं, उस लिहाज से उन्हें अच्छा खाना परोसा जाना आवश्यक हो जाता है । अगर कोई इस में कोताही करता ; तो उससे सख्ती से निपटा जाए । क्योंकि अब और ज्यादा दिन तक यह बेइमानी की मेहमान नवाजी कोई बर्दाश्त नहीं करेगा !

<u>नए रेलमार्ग की मांग</u>

महाराष्ट्र की बहुत सी नए रेलमार्ग से संबंधित है । रेल प्रशासन लगातार इन मांगों को नजरअंदाज किए जा रहा है ! मेरी मैडम रेल मंत्री जी से गुजारिश है कि इन सभी मामलों में उन्होंने व्यक्तिगत देना चाहिए । महाराष्ट्र से शिरडी मेरा चुनाव क्षेत्र है । वहां के लोगों की मांग है कि इस प्रसिद्ध तीर्थक्षेत्र को देश के सभी क्षेत्र से जोड़ा जाए। शेगाव से जालना तक का रेल मार्ग तैयार हो । इस बारे में प्रस्ताव बहुत पहले भेजा जा चुका है । पर लगातार इस मांग की ओर ध्यान ही नहीं दिया जा रहा है । क्या रेल प्रशासन जनहित में या लोगों की सुविधा के हित में काम करना चाहता ? क्या अपनी हर समस्या को लेकर साधारण आदमी को रास्ते पर उतरना होगा ? ओ

श्री वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़): महोदय, मां, माटी और मानुष की बात वास्तव में रेल मंत्री जी ने दिल से कही है। उन्होंने जो बात कही है

कि रेलवे की परियोजनाओं को आर्थिक दृष्टिकोण से नहीं सामाजिक दृष्टिकोण से देखना चाहिए तथा गरीब और पिछड़े लोगों को भी परियोजनाओं का लाभ मिलना चाहिए।

महोदय, मैं मध्य प्रदेश के टीकमगढ़ संसदीय क्षेत्र से आता हूं। टीकमगढ़ और छतरपुर जिले रेलवे लाइन की सुविधाओं से वंचित हैं। रेल लाइन नहीं होने से हमारा क्षेत्र आर्थिक, औद्योगिक और सामाजिक दृष्टि से पिछड़ा हुआ है। यहां से हम लोगों को ट्रेन पकड़ने के लिए 125 किलोमीटर दूर झांसी जाना पड़ता है। इस क्षेत्र के लिए ललितपुर-सिंगरौली लाइन जो स्वीकृत की गई थी, उसके निर्माण की गति बहुत धीमी है। टीकमगढ़ में स्टेशन बन गया है, स्टेशन पर लोग रोज़ जाते हैं और बड़ी आशाभरी नज़रों से सिंगरौली और ललितपुर की ओर देखते हैं कि ट्रेन आएगी और हम उसके दर्शन करेंगे, उसकी आरती उतारेंगे। ट्रेन के बगैर स्टेशन भी सूना-सूना है। मैं अनुरोध करना चाहता हूं कि ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन के निर्माण की समय सीमा निर्धारित की जाए। इससे पिछड़े क्षेत्र के लोगों को रेल सुविधा का लाभ मिलेगा। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करना चाहूंगा - चलो जलाएं दीप वहां, जहां अभी भी अंधेरा है। देश के ऐसे हिस्से जो कि रेल की सुविधाओं से वंचित हैं, वहां अंधेरा है, वहां प्रकाश लाने के लिए जो लम्बित परियोजनाएं हैं, उनको पूरा किया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र की ललितपुर-सिंगरौली लाइन जो कि वाया टीकमगढ़-छतरपुर होते हुए सिंगरौली जाएगी, इसको शीघ्र से शीघ्र पूरा करवाया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

I also lay my rest of the speech on the Table.

ओ प्रतिवर्ष जब रेल बजट आता है तो हर क्षेत्र के नागरिकों में एक जिज्ञासा जाग उठती है कि इस बार शायद उनके क्षेत्र में वर्षों से प्रतीक्षित आशाएं पूरी होगी नई रेल सुविधाएं मिलेगी कुछ गाड़ियों के स्टापेज होंगे स्टेशन का आधुनिकीकरण होगा । इस बजट में भी बहुत सी घोषणाएं की गई जहां महिलाओं एवं युवाओं के लिए स्पेशल ट्रेन चलाने की बात कही गई वहीं असंगठित क्षेत्र के लोगों को 100 किमी. की दूरी तक के लिए 25 रुपये के एमएसटी की घोषणा हुई जहां इन घोषणाओं से खुशी देखी गई वहीं मुझे स्टेशन पर चाय बेचने वाले युवक ने पूछा कि 100 किमी. की दूरी तो हम लोग चाय समोसा बेचकर पूरी कर लेते हैं क्या इससे ज्यादा दूरी की यात्रा मे हम हाकर्स को इस सुविधा का लाभ मिलेगा तो मन में क्या कुछ समय स्तब्ध रहने के बाद मैंने कहा तुम्हारी बात निश्चित रूप से ऊपर पहुंचउंगा । वहीं वृद्ध कुली ने बड़ी

---

*...*This part of the Speech was laid on the Table.

आशा से कहा कि हम लोगों ने लड़ाई प्रारंभ की थी गैंगमेन बनाये जाने की सारे लोग गैंगमैन बन गए स्टेशन पर वृद्ध अशक्त लोग कुली का कार्य कर रहे हैं क्या सरकार इन वृद्ध कुलियों को भी पैंशन देने के बारे में कदम, उठाएंगी बात मार्मिक थी । माननीय मंत्री जी ने पिछड़ेपन एवं गरीबी की मार झेलते रहने वाले इन वृद्ध कुलियों के संबंध में भले ही घोषणा न की हो किन्तु उनको पैंशन एवं चिकित्सा सुविधाएं दिए जाने के बारे में निश्चित रूप से आप ममतामयी कदम उठाएंगी ।

एक ओर जहां स्टेशनों का आधुनिकीकरण एवं विकास हो रहा है वहीं बहुत से सागर एवं झांसी जैसे स्टेशन पर देखने में आता है प्लेटफार्म पर बने शौचालय या तो बंद रहते हैं अथव वहां गंदगी का अंबार लगा रहता है जो अनेकों बीमारियों को आमंत्रण देता है विशेष रूप से झांसी स्टेशन पर इतनी मक्खियां उड़ती है कि यात्री कुछ भी खाने से घबराने लगता है ।

इस वर्ष अभी तक बारिश नहीं आई है सभी स्थानों पर पानी का अभाव है किन्तु स्टेशनों पर नलों की टोटियां खराब हो गई हैं पाइप लाइन लीकेज हो रही है पानी बह रहा है विशेष अभियान चलाकर सफाई के साथ ही साथ ऐसे लीकेज ठीक कराकर पानी की बर्बादी को रोकने के ठोस उपाय होना चाहिए ।

सुरक्षा व्यवस्था को मजबूत बनाने के ठोस प्रयत्न होने चाहिए पिछले वर्षों में भोपाल से बीना एवं बीना से आगरा के बीच लूटपाट की अनेक घटनाएं प्रकाश में आई हैं बीना से आगरा स्टेशन के बीच तो सुरक्षा में लगी रेलवे सशस्त्र बल द्वारा व्यापारियों से सूटकेश खुलवाकर दिखाने के लिए दबाव बनाया जाता है तथा उनसे सुविधा शुल्क लेकर ही उनको आगे की यात्रा करने दी जाती है अन्यथा बीच स्टेशन पर थाने ले जाने के लिए कहा जाता है ।

कुछ राजधानी एक्सप्रेस एवं शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेनों के डिब्बे पुराने होने तथा रखरखाव में कमी होने से यात्रा का सारा मजा खराब हो जाता है तथा यात्री सोचने पर विवश हो जाता है कि इससे अच्छा तो सुपरफास्ट ट्रेन से ही यात्रा ज्यादा अच्छी थी अतः इन ट्रेनों के डिब्बों के आधुनिकीकरण के साथ खानपान की सुविधा को भी सुधारा जाना चाहिए ।

दिल्ली हमारे देश की राजधानी होने के साथ ही साथ विदेशों से आने वाले पर्यटकों को भी हमारे आकर्षण का केन्द्र है किन्तु जब सुबह पर्यटक शताब्दी एक्सप्रेस ट्रेनों से भोपाल अमृतसर एवं अन्य स्थानों की ओर प्रस्थान करते हैं तो दिल्ली के स्टेशनों से आगे बढ़ते ही पटरियों के दोनों तरफ बड़ी संख्या में लोगों को शौचकिया के लिए बैठे देखते है तथा ऐसे दृश्यों को कैमरे में कैद भी करते हैं कैसी सोच लेकर जाते होंगे कम से कम स्टेशन के नजदीक ऐसी बस्तियों में रेलवे की ओर से सार्वजनिक शौचालय बनाने के कदम उठाए जाने चाहिए रेल बजट में निश्चित रूप से इस पर विचार होगा ।

रेलवे के पास सारे देश में बहुत सारी भूमि अतिरिक्त पड़ी हुई जिसका व्यावसायिक उपयोग करने की बात अनेकों बार कही गई किन्तु कारगर कदम नहीं उठाए गए । बीना स्टेशन के पास ही लगभग 500 एकड़ रेलवे की भूमि पर अनाधिकृत लोगों का कब्जा है तथा ठेके पर खेती करवा रहे हैं । देश भर में ऐसी सारी भूमि को मुक्त कराकर ठेके पर खेती करवा रहे हैं । देश भर में ऐसी भूमि को मुक्त कराकर शोपिंग काम्पलेक्स, लॉज रेस्टोंरेट आदि बनाकर रेल यात्री सुविधाओं को बढ़ावा देने के बारे में शीघ्र कदम उठाना चाहिए ।

देश के वह स्थान जो अभी तक रेल सुविधाओं से वंचित हैं वहां रेल मंत्रालय के प्राथमिकता से विचार करते हुए मध्य प्रदेश के टीकमगढ़ छतरपुर जिलों में रेल कोच फैक्टरी, सवारी डिब्बा कारखाना या डीजल इंजिन कारखाना लगाना चाहिए जिससे विषमता समाप्त हो क्षेत्र का विकास हो ।

मै रेल बजट के पृष्ठ 1 के पैरा 4 का उल्लेख करना चाहता हूं जिसमें कहा गया है कि " क्या विकास के लाभ केवल सुविधा संपन्न लोगों तक ही सीमित रखे जाएं और हमारे देश की दूर दराज और पिछड़े इलाकों में रहने वाली अधिकांश जनसंख्या को इससे वंचित रखा जाए, मैं मुंबई, दिल्ली, चेन्नई, कोलकाता, बंगलौर, पूना आदि शहरों को रेल सुविधाएं बढ़ाए जाने का स्वागत करता हूं किन्तु हमारे देश की 70 प्रतिशत आबादी गांवों में रहती है उनके विकास को अनदेखा नहीं किया जाना चाहिए ।

मेरी संसदीय क्षेत्र टीकमगढ़ एवं छतरपुर जिले के मुख्यालय आज भी स्वतंत्रता के लगभग 62 वर्षों के उपरान्त रेल लाइन की सुविधा से वंचित है । ट्रेन पकड़ने लगभग 125 किमी. दूर झांसी जाना पड़ता है । ट्रेन नहीं होने से मेरा संसदीय क्षेत्र आर्थिक दृष्टि से औद्योगिक दृष्टि से काफी पिछड़ा हुआ है जिसका सामाजिक प्रभाव सामान्य रूप से दिखाई देता है तथा लोग रोजगार की तलाश में महानगरों की ओर प्रस्थान करते हैं । गांव में अनेक घरों में महीनों ताले पड़े रहते हैं । इस क्षेत्र के लिए ललितपुर सिंगरोली रेल लाइन की स्वीकृति हुई है किन्तु पिछले पांच वर्षों में इस रेल लाइन के कार्य की गति इतनी धीमी है कि बेसिक कार्य भी नहीं हो पाया है इस ललितपुर सिंगरोली रेल लाइन वाया टीकमगढ़ छतरपुर को समय सीमा निर्धारित करने तथा विशेष आर्थिक पैकेज की व्यवस्था इस रेल बजट में करने, क्षेत्र के विकास के लिए इसे शीघ्र निर्मित कर प्रारंभ करना चाहिए टीकमगढ़ में स्टेशन बन गया है बेसिक कार्य चल रहा है क्षेत्र की जनता को इंतजार है रेल का । इस पिछड़े इलाके के विकास के लिए जनता को ममता एवं समता दोनों की आवश्यकता है ।

दूरस्थ क्षेत्रों से देश के विभिन्न शहरों को जोड़ने 12 नान स्टाप गाड़ियां चलाने की घोषणा की गई है किन्तु इतनी लंबी दूरी की गाड़ियों में रास्ते में कहां स्टाफ बदला जाएगा और अगर नहीं बदला जाएगा तब कर्मचारी ठीक से अपना कार्य कैसे करेंगे । ट्रेनों में पानी एवं भोजन की एक साथ कैसे व्यवस्था की जाएगी व्यवहारिक रूप से विचार करने की आवश्यकता है तथा मध्य प्रदेश को एक भी नान स्टाप गाड़ी नहीं भोपाल से भी नही जबलपुर से भी नहीं विकास में समता का भी भाव होना चाहिए ।

इतनी सारी ट्रेनों की सूची देखी उसमें बहुत ढूढ़ता रहा कि मध्य प्रदेश इतना छोटा तो नहीं है कि यहां की जनता को ट्रेन की आवश्यकता नहीं है । आबादी क्षेत्रफल के मान से नए बजट में पिछड़ गया है । अतः भोपाल से दिल्ली एवं भोपाल से मुम्बई के लिए भी नॉन स्टाप ट्रेन चलाई जानी चाहिए । *

8

श्री भास्कररराव बापूराव पाटील खतगांवकर (नांदेड़): सभापति महोदय, मैं वर्ष 2009-10 के रेल बजट का समर्थन करने और रेल मंत्री कुमारी

ममता दीदी का आभार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं रेल मंत्री कुमारी ममता दीदी का आभार व्यक्त करता हूं कि उन्होंने एक बहुत ही अच्छा रेल बजट देश को दिया है। ममता दीदी का रेल बजट समाज के हर वर्ग को न्याय देने का एक प्रयास है। समाज का गरीब वर्ग, किसान, मजदूर, महिला, युवा वर्ग, पत्रकार आदि सभी वर्गों को इस रेल बजट से लाभ हुआ है। मेरी और मेरे चुनाव क्षेत्र की बहुत पुरानी मांग थी कि नांदेड़- देगलुर-बीदर नयी रेल लाईन घोषित की जाए।

सभापति महोदय, मैं बड़ा ही हर्षित हूं कि रेल मंत्री, ममता दीदी ने इस रेल लाईन की घोषणा की है। यह नयी रेल लाईन मेरे क्षेत्र से जाती है। मैं देश के माननीय प्रधान मंत्री, श्री मनमोहन सिंह जी, हमारी नेता, यूपीए अध्यक्षा माननीय श्रीमती सोनिया गांधी और रेल मंत्री ममता दीदी का नांदेड़ लोक सभा क्षेत्र की जनता की ओर से और अपनी तरफ से बहुत-बहुत आभार एवं धन्यवाद व्यक्त करता हूं।

सभापति महोदय, नांदेड़ लोक सभा क्षेत्र की जनता की यह बहुत पुरानी मांग थी कि नांदेड़-देगलुर-बीदर नयी रेल लाईन सिख धर्म के पहले गुरू नानक सिंह जी और दसवें गुरू गोविन्द सिंह महाराज के पवित्र स्थान नानक झीरा बीदर और गुरू गोविन्द सिंह की समाधी स्थल नांदेड़, इन दो पवित्र धार्मिक स्थलों को जोड़ने वाली रेल लाईन है। हर दिन नांदेड़ गुरुद्वारा दर्शन के लिए दस हजार से ज्यादा यात्री नांदेड़ आते हैं। ये सभी श्रद्धालु यात्री यहां से नानक झीरा बीदर सड़क रास्ते से जाते हैं। इन यात्रियों मैं खासकर बच्चों और महिलाओं को बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इस नयी रेल लाईन से मराठवाड़ा और कर्नाटका राज्य का पिछड़ा इलाका विकसित होगा, दिल्ली, गुलबर्गा-बंगलौर का अंतर 240 किलोमीटर से कम हो जाएगा। आज दिल्ली, हैदराबाद, बीखाराबाद और गुलबर्गा जाना पड़ता है। नई रेल लाईन बनने के बाद दिल्ली-वर्धा-यवतमाल-नांदेड़-बीदर-गुलबर्गा-बंगलौर के लिए यह सीधा मार्ग होगा।

सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री ममता दीदी से अनुरोध करता हूं कि यह कार्य आने वाले पांच साल में पूरा किया जाए। हमारे मराठवाड़ा इलाके की पुरानी मांग है कि नांदेड़ रेलवे डिविजन को मध्य रेलवे से जोड़ा जाए। इसके लिए नांदेड़ और मराठवाड़ा रीज़न की जनता ने आंदोलन भी किया था। यह हमारे इलाके की जनता की जायज मांग है। मराठवाड़ा रीज़न महाराष्ट्र में आता है, हमारे राज्य का मुख्यालय मुंबई है। नांदेड़ रेल डिविजन का कार्यक्षेत्र 95 प्रतिशत महाराष्ट्र में आता है। हमारी यह जायज मांग है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपके पास जो तैयार लिस्ट है, वह ले कर दीजिए। धन्यवाद।

***श्री भास्करराव बापूराव पाटील खतगांवकर :** महोदय, मैं वर्ष 2009-10 के रेल बजट का समर्थन करने और मेरे क्षेत्र से जुड़े रेल समस्याओं के बारे में आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदया को अवगत कराना चाहता हूं।

सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री कुमारी ममता दीदी का आभार व्यक्त करता हूं कि उन्होंने एक बहुत अच्छा रेल बजट देश को दिया है। ममता दीदी का रेल बजट समाज के हर वर्ग को न्याय देने का एक प्रयास है। समाज का गरीब वर्ग, किसान, मजदूर, महिला युवा वर्ग, पत्रकार आदि सभी वर्गों को इस रेल बजट से लाभ हुआ है। मेरे चुनाव क्षेत्र की पुरानी मांग थी। मुझे बहुत ही खुशी होती है कि मेरे नांदेड़ लोक सभा क्षेत्र के औद्योगिक विकास से जुड़ी नांदेड़-देगलुर-बीदर नई रेलवे लाइन सर्वेक्षण की इस बजट में घोषणा की गई है। मैं इस नई रेल लाइन की मांग कर रहा था। यह नई रेल लाइन मेरे क्षेत्र से जाती है। मैं देश के माननीय प्रधान मंत्री श्री मनमोहन सिंह जी, हमारी नेता, यूपीए अध्यक्षा माननीय श्रीमती सोनिया गांधी और रेल मंत्री ममता दीदी का नांदेड़ लोक सभा क्षेत्र की जनता की ओर से और मेरी तरफ से बहुत-बहुत आभार एवं धन्यवाद व्यक्त करता हूं।

नांदेड़ लोक सभा क्षेत्र की जनता की यह बहुत पुरानी मांग थी। नांदेड़-देगलुर-बीदर नयी रेल लाइन सिख धर्म के पहले गुरू, गुरू नानक सिंह जी और दसवें गुरू, गुरू गोविन्द सिंह महाराज के पवित्र स्थान नानकझीरा बीदर और गुरू गोनीर समाधि स्थल नांदेड़, इन दो पवित्र धार्मिक स्थलों को जोड़ने वाली रेल लाइन है। हर दिन नांदेड़ गुरुद्वारा दर्शन के लिए दस हजार यात्री नांदेड़ आते हैं। ये सभी श्रद्धालू यात्री नानकझीरा बीदर सड़क रास्ते से जाते हैं। इन यात्रियों को खासकर बच्चों और महिलाओं को बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इस नयी रेल लाइन से मराठवाड़ा और कर्नाटक राज्य का पिछड़ा इलाका विकसित होगा। इस नयी रेल लाइन से दिल्ली- गुलबर्गा, बंगलौर का अन्तर 240 किलोमीटर से कम हो जायेगा। अभी गुलबर्गा जाने के लिए दिल्ली हैदराबाद बीखाराबाद गुलबर्गा जाना पड़ता है। नयी रेल लाइन बनने के बाद दिल्ली-वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ -बीदर-गुलबर्गा-बंगलौर के लिए यह सीधा मार्ग होगा। इससे 240 कि.मी. का अन्तर कम होगा।

---

* ....* This part of the Speech was laid on the Table

सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री ममता दीदी को अनुरोध करना चाहता हूं कि यह कार्य आने वाले पांच साल में पूरा किया जाये।

सभापति महोदय, हमारे मराठवाड़ा इलाके की पुरानी मांग है कि नांदेड़ रेल डिवीजन को मध्य रेलवे जोन से जोड़ा जाये। इसके लिए नांदेड़ और मराठवाड़ा रीजन की जनता ने आन्दोलन किया था और यह हमारे इलाके की जनता की मांग है। मराठवाड़ा रीजन महाराष्ट्र में आता है। हमारे राज्य का मुख्यालय मुम्बई है। नांदेड़ रेल डिवीजन का कार्य क्षेत्र 95 प्रतिशत महाराष्ट्र में आता है। हमारी यह जायज मांग कई सालों से लम्बित है। इस काम के लिए कोई पैसा नहीं लगता। यह प्रशासकीय व्यवस्था है। नांदेड़ रेल डिवीजन आध्र प्रदेश में होने के कारण हमारी जायज मांग ठुकराई जाती है। मध्य रेलवे का मुख्यालय मुम्बई में है और हमारे राज्य का मुख्यालय भी मुम्बई है। मुझे समझ में नहीं आता कि हमारी जनता की यह न्यायोचित मांग पिछले 2 वर्षों से ठुकराई जा रही है। हमारे क्षेत्र के युवा वर्ग और सभी राजकीय कार्यकर्ताओं में इस विषय पर तीव्र असंतोष है। यह मांग अगर जल्दी पूरी नहीं होती तो इस क्षेत्र के लोग जन आंदोलन करने के लिए मजबूर हो सकते हैं। अतः मेरी आपसे यह अपील है कि आप अधिकारियों की शीघ्रातिशीघ्र बैठक बुलाकर नांदेड़ रेल डिवीजन को मध्य रेलवे से जोड़ने की घोषणा करें।

सभापति महोदय, मेरे नांदेड़ लोक सभा चुनाव क्षेत्र की पुरानी मांग है कि बोधन-बिलोली-नरसी-मुखेड-ताजबरं, शीरूर, लातूर से नयी रेल लाइन को मंजूर किया जाये। मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री ममता दीदी से दरख्वास्त करता हूं कि इस रेल लाइन के सर्वे के कार्य को मंजूरी दें।

सभापति महोदय, मीर निजाम के समय से मेरे क्षेत्र में बोधन-लातूर-उदगीर रेल लाइन का सर्वे हुआ था। पिछले 65 वर्षों में इस काम में कोई प्रगति नहीं हुई। मैं ममता दीदी से यह दरख्वास्त करता हूं कि इस काम को जल्द से जल्द मंजूरी दी जाये।

सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री ममता दीदी से नांदेड़-मुम्बई सुपरफास्ट एक्सप्रैस गाड़ी शुरू करने के लिए विनती करता हूं। नांदेड़ से मुम्बई का अन्तर 650 कि.मी. है। नांदेड़ महाराष्ट्र का मुम्बई से सबसे अधिक दूरी वाला जिला है। यह सुपरफास्ट एक्सप्रैस गाड़ी आवश्यक है। इसे मंजूरी प्रदान की जाये।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री कु. ममता दीदी को बताना चाहता हूं कि वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ड रेल लाइन केन्द्र और महाराष्ट्र सरकार का जाइंट वैंचर है। इसमें 50 परसैंट हिस्सा महाराष्ट्र सरकार का और 50 परसैंट हिस्सा रेल मंत्रालय का है। महाराष्ट्र सरकार के मुख्य मंत्री श्री अशोक राव चव्हाण ने वर्धा-यवतमाल-नांदेड़ रेल लाइन के लिए वर्ष 2009-2010 के बजट पैसे रखे हैं। मैं कहना चाहता हूं कि आपके रेल बजट में इस प्रौजेक्ट के लिये का कोई तत्वाधान नहीं है।

सभापति महोदय, नांदेड़ जिला के 20,000 से अधिक छात्र उच्च शिक्षा के लिए पुणे में पढ़ाई करते हैं। हर दिन नांदेड़ से 100 निजी बसें पुणे जाती हैं। नांदेड़ की जनता नांदेड़-पुणे डेली एक्सप्रैस गाड़ी वाया लातूर की मांग करती है। अभी हफ्ते में दो दिन गाड़ी वाया मनमाड चलती है जिससे 14 घंटे नांदेड़-पुणे के लिए लगते हैं।

मेरा सिकन्ददराबाद के रेलवे अधिकारियों पर सीधा-सीधा आरोप है कि वे यह प्राइवेट बस ऑपरेटरों से घूस लेकर नांदेड़-पुणे डेली एक्सप्रैस गाड़ी चलने नहीं देते। ममता दीदी आपके राज्य में अधिकारियों की मनमानी नहीं चलनी चाहिए। मैं दीदी से अपील करता हूं कि मेरे क्षेत्र में नांदेड़-पुणे वाया लातूर डेली गाड़ी देने की कृपा करें।

मुखेड़-परभनी रेल लाइन का डबलिंग होना जरूरी है। सिकन्दराबाद-नांदेड़-मुम्बई रेवगीरी एक्सप्रैस और नांगपुर-नांदेड़ मुम्बई एक्सप्रैस दोनों गाड़ियों में दो-दो एसी टू टीयर बोगी बढ़ा दें। यह अत्याधिक आवश्यक है। नांदेड़ से मुम्बई जाने वाली सभी यात्रियों को नांदेड़ से जगह नहीं मिलती। *

*SHRI PULIN BIHARI BASKE (JHARGRAM) : Hon. Chairman Sir, I thank you a lot for giving me the opportunity to speak here. I am a new member of this House and this is my maiden speech. Hon. Rail Minister has presented a very encouraging and attractive budget this time.

Though I support this budget, I think there are certain issues which need to be reviewed. There are definitely few problematic areas to take care of I hail from Jhargram which is a tribal belt. A new kind of proposal has been mooted for that region and we are very excited about it. Salboni-Jhargram via Lalgarh-Belpahari are proposed to be connected. As the entire stretch is a backward tribal-dominated area, if Lalgarh-Jhargram and Belpahari are linked with Bandowan and Purulia, there will be much development.

Another proposal of mine is that if Jhargram can be linked to Baripada in neighbouring Orissa through rail network, that will also help

in socio-economic development of the region and the tribal people will benefit out of it.

There are a number of schools and colleges, courts and markets near Jhargram station which can be upgraded as a model station. This proposal was given earlier also. I request Hon. Minister to kindly expedite the process.

Jhargram is a very important tourist destination. And it needs to be well-connected to other places for the sake of tourism.

Another significant issue is that railways permission is required in the area where work is in progress under Pradhan Mantri Gran Sadak Yojana - this needs to be seriously considered. We also demand introduction of certain new trains like a train to connect Medinipur - the district headquarter and one train to run from Howrah to Jaipur via Kharagpur. The train which plys between Howrah and Jhargram should be extended

_____*English translation of the Speech originally delivered in Bengali.

beyond Santragachi. The New Jalpaiguri-Digha train should be routed through Kharagpur.

With these few proposals, I congratulate Hon. Minister and conclude my speech.

0

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, रेल बजट पर होने वाली चर्चा में हिस्सा लेने के लिए आपने मुझे अनुमति दी, इसके लिए मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूं। मैं सीधे अपनी बात पर आता हूं। रेल मंत्रालय में विभिन्न पदों को भरने के लिए जो परीक्षाएं होती हैं, उनमें हाल के वर्षों में यह देखा गया है कि कभी मुम्बई में और कभी मैसूर में, खासकर हिन्दी भाषाभाषी क्षेत्रों से आने वाले छात्रों के साथ मारपीट और कई तरह की घटनाएं हुईं, जिससे वे परीक्षा देने से वंचित रह गए। इस संबंध में मेरा सुझाव माननीया रेल मंत्री से रहेगा कि पश्चिम रेलवे में यदि कोई परीक्षा हो, तो उसे पूर्व रेलवे के क्षेत्र में किया जाए और यदि पूर्व रेलवे की परीक्षा हो, तो उसे मध्य रेलवे के क्षेत्र में किया जाए। इस प्रकार से देश के विभिन्न क्षेत्रों में इस तरह की परीक्षाएं आयोजित की जाएं, ताकि यह जो क्षेत्रवाद की परम्परा चल पड़ी है, उसे समाप्त किया जा सके और कहीं से कहीं भी जाकर किसी भी छात्र को परीक्षा देने की जो स्वतंत्रता है, उसका उल्लंघन न हो।

महोदय, मैं दूसरी बात कहना चाहूंगा कि माननीया मंत्री जी ने देश के विभिन्न स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों में परिवर्तित करने की घोषणा की है। मैं भी बिहार के अपने संसदीय क्षेत्र औरंगाबाद में पड़ने वाले अनुग्रह नारायण रोड रेलवे स्टेशन और रफीगंज रेलवे स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाए जाने के लिए मांग करना चाहता हूं।

सभापति महोदय : ओ.के. सुशील जी। बाकी जो भी आपके पाइंट्स हैं, उन्हें टेबल पर ले कर दीजिए।

श्री सुशील कुमार सिंह : सभापति जी, माननीया रेल मंत्री जी ने ई.सी.आर के अन्तर्गत मुगलसराय मंडल के अंतर्राष्ट्रीय महत्व के स्टेशन गया को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन बनाने की घोषणा बजट में की है। मैं इसका स्वागत करता हूं तथा बधाई देता हूं। इसके साथ ही आग्रह करना चाहता हूं कि बोध गया के अंतर्राष्ट्रीय महत्व को देखते हुए तथा अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए दिल्ली- गया के बीच चलने वाली एक मात्र ट्रेन महाबोधि एक्सप्रैस में प्रथम वातानुकूलित श्रेणी का डिब्बा जोड़ा जाए। इसके अतिरिक्त मैं कहना चाहता हूं कि पूर्व रेल मंत्रियों के कार्यकाल में बिहार के लिए जो भी घोषणाएं की गई हैं, उन सारी परियोजनाओं में समुचित धनराशि देकर एक निश्चित समय सीमा के अंदर उन्हें पूरा करने की महती कृपा करें। जैसे ग्रैंड कॉर्ड लाइन में सोन नदी पर निर्माणाधीन मेगा ब्रिज, इसी लाइन पर सासाराम, डेहरी ऑनसॉन, एन.एच. 98 पर अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन से पूरब एवं गया में दो रेलवे ऊपरी पुलों का निर्माण आदि। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : सुशील कुमार सिंह जी, बस अब समाप्त कीजिए। जो भी सजैश्चन्स हैं, उन्हें टेबल पर ले कर दीजिए।

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : सभापति महोदय, मैं अपने भाषण के शेष भाग को सदन के पटल पर रखता हूं।

ओ माननीया रेल मंत्री ने ईसीआर के अंतर्गत मुगलसराय मंडल के अंतर्राष्ट्रीय महत्व के स्टेशन गया को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन बनाने

की घोषणा बजट में की है । मैं इसका स्वागत करता हूं तथा बधाई देता हूं साथ ही आग्रह करना चाहूंगा कि बोध गया के अंतर्राष्ट्रीय महत्व को देखते हुए तथा अंतर्राष्ट्रीय पर्यटकों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए दिल्ली-गया के बीच चलने वाली एक मात्र ट्रेन महाबोधि एक्सप्रेस में प्रथम वातानुकूलित श्रेणी डिब्बा जोड़ा जाए ।

इसके अतिरिक्त मैं कहना चाहता हूं कि पूर्व रेलमंत्रियों के कार्यकाल में बिहार के लिए जो भी घोषणाएं की गई हैं उन सारी परियोजनाओं में समुचित धनराशि देकर एक निश्चित समय के अंदर उन्हें पूरा करने की महती कृपा करें । जैसे ग्रैंड कॉल लाइन में सोन नदी पर निर्माणाधीन मेगा ब्रिज, इसी लाईन पर सासाराम, डेहरी ऑनसॉन, एनएच 98 पर अनुग्रह नारायण रोड स्टेशन से पूरब एवं गया में दो रेलवे ऊपरी पुलों का निर्माण, आरा-सासाराम रेल लाईन के अधूरे कार्य को पूरा करना, पटना-गया लाईन का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण, बिहटा और औरंगाबाद तथा गया से चतरा भाया रफीगंज के बीच रेल लाईन का निर्माण जिसका सर्वे हो चुका है ।

इसके अतिरिक्त, बिहार के विभिन्न जिलों के लोगों को समय पर राजधानी पटना पहुंचने के लिए मोहनियां से पटना के बीच तुरंत गाड़ी चलाने की मांग करता हूं। विभिन्न पदों पर नियुक्तियों हेतु होने वाली परीक्षाएं अलग अलग जगहों पर देश के भिन्न भिन्न स्थानों पर कराया जाए जिससे सबको सब जगह जाना पड़े और क्षेत्रवाद की समस्या न हो ।

2. मॉडल स्टेशन - ए.एन.रोड

2. रफी गंज

नेशनल रिहेब्लीटेशन एक्ट

4. श्वेत पत्र पर आपत्ति क्यों ? जब लोग अच्छे काम का दावा करते हैं तो उन्हें श्वेत पत्र का स्वागत करना चाहिए।

समय पर रेल गाड़ियों को चलाने की पक्की व्यवस्था की जाए समय सारणी की कडाड़ से पालन हो । जमीन और संघर्ष की प्रतीक सभी वर्गों का ख्याल किया है।

तुरंतों एक्सप्रेस - मोहनियां से पटना

---

*...*This part of the Speech was laid on the Table.

गया को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का स्टेशन बनाने के लिए धन्यवाद । मैं कोई नई मांग नहीं कर यह आग्रह करता हूं कि रेल मंत्री जी ने बजट में जो घोषणाएं की हैं उनको लागू करें ।

बिहार में जो योजनाएं रेल मंत्रालय की चल रही हैं, उसमें तेजी लाकर पूरा किया जाए । जैसे बिहटा, औरंगाबाद नई रेल लाईन ।

सोन नदी मेगा ब्रीज ब्राड गेज लाइन ।

रेल ऊपरी पुल देहरी - सासाराम - गया ।

महाबोधि एक्सप्रेस प्रथम श्रेणी वातानुकूलित डिब्बा ।

गया-चतरा रेल लाइन सर्वे ।

आरा-सासाराम अधूरा है ।

गया-पटना दोहरीकरण और विद्युतीकरण ।

फ्रेट-कॉरीडोर का सेंटर - सोन नगर

जिस तरह से रेलवे अस्पताल बना रहा है, कोल्ड स्टोरेल उसी तरह से राज्य सरकारों से बातचीत करके सहमति के आधार पर मुख्य रेल लाइनों से समानांतर पक्की सड़कों का निर्माण कराएं । ओ

1

*SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJI (SHIRUR): On behalf of my party-Shiv Sena, I place on record my opposition to the Railway Budget 2009-10. The Railway Minister has prepared the budget keeping in view her 'vote bank' ignoring demands of all other states. While I welcome certain measures like special trains for ladies, youngsters and Maharashtra have not been accepted.

As a result of my constant persuasion since last so many years, I am very much pleased to learn that a new line has been announced between Pune-Nashik. I profusely thank Ms. Mamta Bannerjee for this. However, demand for new lines Kalyan-Ahmednagar via Malshej Ghat has not been fulfilled. Mumbai has received step-motherly treatment in this budget. Except for non-stop trains, a freight corridor and security issue, no special proposal has been included in the budget.

Like her predecessor, the Hon. Railway Minister has showered largesse on her own state. To mention a few, out of 309 Adarsh Stations, the share of West Bengal is 181, out of 57 new trains, 15 have been given to her home state, of the 53 new lines, 19 will be laid in West Bengal. On the other hand, only 2 new rail lines have been proposed in Maharashtra i.e. Pune-Nashik and Nanded-Bidar. This has left people of Maharashtra disappointed with the budget.

The long standing demands of Maharashtra are as follows:

1. New rail line between Kalyam-Ahmednagar through Malshej Ghat. An entry of this railway route has already been made in the Pink Book of the Railway Board. This route, when completed would give major thrust to industrial development, tourism & pilgrimage, transport of agri-products, generation of employment will bring Marathwada, Vidharbha and South India closer.

2. Construction of newly announced Pune-Nashik rail to commence early.

3. Doubling of lines and electrification of Daund-Manmad route, which will save time of pilgrims visiting Shirdi.

4. Electrification of Lonawala-Daund section has been sanctioned long back. But the work is yet to start. The work should commence immediately. After completion of this work, Lonawala-Pune locals could run up to Daund, which will help passengers from rural areas.

5. There is only one train from Pune to Kolkata i.e. Azad Hind Express, which is having heavy rush round the year. Therefore, one more Super fast train is required on this route.

6. There is heavy rush of passengers going from Pune to Rajasthan. Pune-Jodhpur-Pune runs once a week. The frequency may please be increased to thrice a week.

7. Innumerable pilgrims and tourists go to Ajmer, Udaipur and Jaipur round the year. At present, a Holiday special train was running on this route till June, 2009. A regular train is essential on this route.

8. Only one train between Pune & Hyderabad is available since last many years. In view of the increased

population, second train may be introduced on this route.

9. Pune-Kanyakumari train should run via Panvel-Konkan.

10. Mumbai-Shirdi via Pune train has only 8 bogies. In view of the increased passenger flow, the number of bogies should be increased up to 15.

11. Mumbai-Pune Indrayani Express has been extended up to Solapur as a Special train till 30.09.2009. This facility should be made permanent.

12. For convenience of passengers going towards W. Begnal, U.P. and Bihar, Pune-Mumbai-Pune Pragati Express be given a stoppage at Kalyan station.

13. Generally, offices in Mumbai open at 10.00 A.M. Pune-Mumbai Deccan Queen reaches Mumbai at 10.30 A.M., causing late marks to office goers. Therefore, Deccan Queen should start from Pune at 06. 45 AM.

14. Pantry cars are not attached to Pune-Jodhpur and Bhusawa-Nizamuddin Gondwana Express. As a result, passengers have to consume food items from un-authorised hawkers at exorbitant prices.

Madam, Ms. Mamata Bannerjee was more focused on her home state as most of the major projects have been earmarked for West Bengal like Lalgarh, Nandigram & Singur. Maharashtra has not figured in her scheme of things, at all. The Railway Budget was opportunistic and lacking long-term perspective. A lot more was definitely expected from Ms. Mamata Bannerjee. In a nutshell, it is just a cover-up operation for the 'unrealistically high targets, set by Lalu Ji.

2

श्री सोहन पोटाई (कांकेर) : सभापति महोदय, जब माननीया रेल मंत्री महोदया के द्वारा रेल बजट प्रस्तुत किया जा रहा था, तब कहा गया कि जो गरीब हैं और पिछड़े हुए लोग हैं यह बजट उनके हित में है, ताकि उस क्षेत्र के विकास में मददगार हो सके। छत्तीसगढ़ एक नए प्रान्त के साथ-साथ ऐसा प्रान्त है, जहां पर अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति वर्ग के साथ-साथ पिछड़े वर्ग की बहुलता है। ऐसे लोग वहां 96 परसेंट हैं, जो गरीब हैं और इन वर्गों से संबंधित हैं। छत्तीसगढ़ लोह अयस्क, एल्यूमीनियम अयस्क और कोयले के लिए पूरे देश में प्रसिद्ध है। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : सोहन पोटाई जी, अब आप समाप्त कीजिए। अपनी स्पीच के बाकी पार्ट को टेबल पर ले कर दीजिए।

श्री सोहन पोटाई : सभापति महोदय, सबको एक-एक मिनट दे रहे हैं, मुझे क्या एक मिनट भी बोलने नहीं देंगे। आप कह रहे हैं, तो मैं केवल अपने क्षेत्र के बारे में कहकर अपने भाषण के शेष हिस्से को सभा पटल पर प्रस्तुत कर दूंगा।[RPM98]

सभापति महोदय, आपने सब को एक-एक मिनट का समय दिया है, क्या हमें एक मिनट भी नहीं देंगे? ठीक है, आप कह रहे हैं तो मैं केवल अपने क्षेत्र के बारे में कहना चाहूंगा। मेरा जो संसदीय क्षेत्र है, वहां पर वर्षों से रेल की मांग की जा रही है। माननीय मंत्री महोदया यहां पर बैठी हैं। मैं उनसे आग्रह करूंगा कि जो कांकेर क्षेत्र है, छत्तीसगढ़ के जो सात जिले हैं, जो रेल की सुविधा से वंचित हैं, उनमें मेरा क्षेत्र कांकेर संसदीय क्षेत्र भी वंचित है। वहां रेलवे लाइन के लिए सर्वे किया जाये, जिसमें रायपुर धमतरी जो रेलवे स्टेशन है, जो नैरोगेज लाइन है, उसको ब्रॉडगेज में कन्वर्ट करके उसको यदि 60 किलोमीटर बढ़ा दिया जाता है तो वह कांकेर तक पहुंच सकता है। उसमें कोई ज्यादा खर्च भी नहीं होगा, उसमें जो वन की और निजी जमीन है, उसका मुआवजा भी दिया जाता है तो लगभग 60 करोड़ रुपये के करीब होगा। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : If you have any more suggestion, please lay it here on the Table. Please take your seat.

श्री सोहन पोटाई : आधे मिनट में मेरी बात कम्पलीट हो जायेगी। दूसरे दुर्ग निजामुद्दीन छत्तीसगढ़ एक्सप्रैस को, जो पहले दो दिन चलती थी, उसे सप्ताह में तीन दिन किया है। मेरा आग्रह है कि उसको नियमित रूप से चलाया जाये। तीसरी जो बात है, वह यह है कि नई दिल्ली से बिलासपुर के लिए राजधानी एक्सप्रैस है, उसको हावड़ा तक किया गया है...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You can give that suggestion in writing. There is no time please.

श्री सोहन पोटाई : मुझे पांच सैकिण्ड्स लगेंगे। हावड़ा तक उसे कर दिया गया है, जिसके कारण छत्तीसगढ़ के लोगों को, क्योंकि रायपुर राजधानी है, वहां के लोगों को वहां पर सीट नहीं मिलती, इसलिए वहां पर दो बोगी बढ़ा दी जायें, ताकि छत्तीसगढ़ के लोगों को भी सुविधा मिले।

I am also laying my rest of the speech on the Table.

*माननीया मंत्री जी ने अपने बजट भाषण में कहा कि जिस प्रकार लोकतंत्र में सबको वोट डालने का अधिकार है, उसी तरह विकास का अधिकार भी हर आम इंसान को प्राप्त होना चाहिए । अब वक्त आ गया है कि उनको विकास में अपना हिस्सा मिलना चाहिए । गरीबों और पद्दलितों का उत्थान किसी भी सरकार का प्रमुख कल्याणकारी कार्य होना चाहिए ।

बजट में कहीं भी ऐसा नहीं लगा कि बड़ी संख्या में देश की गरीब जनता को या पिछड़ा वर्ग के विकास में मदद मिलेगी । प्रतिमाह से कम आय वालों को 25 रुपये में 100 किमी0 दूरी के लिए एम.एस.टी. दिया जाएगा जिस पर कोई सरचार्ज नहीं लगेगा । इससे लाखों लोगों को रेल से सम्मानपूर्वक सफर का मौका मिलेगा । असंगठित क्षेत्रों के ऐसे सदस्यों की पहचान जिनकी आय 1500 रुपये से कम हो उनका मापदंड क्या होगा, कैसे पहचान की जाएगी ।

चूंकि मजदूरी करने वाला भी न्यूनतम 70 रुपये से 100 रुपये प्रतिदिन मजदूरी पाता है जो मासिक 1500 रुपये से अधिक ही है । कृपया स्पष्ट करने की आवश्यकता है ।

महोदय, छत्तीसगढ़ राज्य अनुसूचित जाति/जनजाति के साथ ही पिछड़े वर्ग का बाहुलता क्षेत्र है । प्रदेश के कइ जिले रेलवे नेटवर्क से बाहर हैं । जबकि इस राज्य में लोह अयस्क, कोयला , एल्यूमिनियम अयस्क, लाइन स्टोन एवं अन्य खनिज प्रचुर मात्रा में हैं । इस पर आधारित स्टील, ऊर्जा, सीमेंट आदि उद्योग विशाल संख्या में स्थापित हैं।

यहां तक रेलवे पटरी साल वृक्ष का उपयोग किया जाता था तो छत्तीसगढ़ से ही सबसे अधिक पूर्ति की जाती रही ।

---

*...*This part of the Speech was laid on the Table.

साउथ ईर्स्टन सेन्ट्रल रेलवे जोन बिलासपुर द्वारा देश के अन्य सभी जोनों से ज्यादा रेवेन्यू रेलवे को जाता है, जो रेल सुविधाओं के मामले में हमारा राज्य पिछड़ा है।

आज भी कई जिले कांकेर, कवर्धा, जशपुर, नारायणपुर, बीजापुर रेल सुविधा से वंचित है । फिर कैसे मिलेगा पिछड़े क्षेत्रों के विकास में मदद ।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री महोदया से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र में नया रेल मार्ग निर्माण किए जाने के साथ छत्तीसगढ़ के अन्य रेल मुद्दे को इस बजट में शामिल किए जाएं ।

1. रायपुर- धमतरी नेरोगेज को ब्रॉडगेज में परिवर्तन कर नया रायपुर होते धमतरी से आगे ट्रेक गुरूर, चारामा कांकेर तक नई लाइन बिछाए जाने की आवश्यकता है।

या

दुर्ग- दिल्ली राजहरा रेल लाईन को पोण्डी स्टेशन से नई ट्रेक बिछाकर तान्दुला नहर के छटवें कि.मी. से करहीभदर मंगुचुवा, पिटेचुवा, रूपटोला ग्राम भेजा जिला दुर्ग होते हुए चारामा, दरगहन, तेलगरा, माकड़ी, ठेलकाबोड कांकेर तक नई लाईन जोड़ी जाए ।

2. नई दिल्ली - बिलासपुर राजधानी को हावड़ा तक बढ़ाए जाने से छत्तीसगढ़ के यात्रियों को पर्याप्त सीट नहीं मिल पाता । अतः दो बोगी और बढ़ाए जाने की जरूरत है।

3. दुर्ग- निजामुद्दीन छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को सप्ताह में दो दिन से बढ़ाकर तीन दिन किया गया है उसे प्रतिदिन किया जाए ।

4. दुर्ग-बिलासपुर-जम्मू तक नइ यात्री ट्रेन

5. दुर्ग-गुवाहाटी तक नई यात्री ट्रेन की मांग करते हैं ।

6. बालोद जिला दुर्ग में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण खोला जाए । ओ

श्री हर्ष वर्धन (महाराजगंज, उ.प्र.): माननीय सभापति जी, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। रेल मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसके लिए बधाई देते हुए 2-3 बातें ही मुझे कहनी हैं।

मुझे पहली बात यह कहनी है कि आजादी को 62 वर्ष हो गये, बौद्ध यहां के अपने तीर्थस्थलों पर जाने के लिए बड़ी संख्या में भारत आते हैं, लेकिन आज भी महात्मा बुद्ध की जन्मस्थली श्रावस्ती, कपिलवस्तु और लुम्बिनी, उनकी निर्वाणस्थली कुशीनगर और श्रावस्ती, जहां वे चार मास बिताते थे, ये तीन स्थान रेल हैड से जुड़े हुए नहीं हैं। बोधगया और सारनाथ जुड़े हुए हैं। अगर इन तीनों स्थानों को रेल हैड से जोड़ दिया जाये, गोरखपुर से हेतिमपुर के लिए बना दी जाये, बलरामपुर से श्रावस्ती के लिए और नौगढ़ से कपिलवस्तु के लिए रेलवे लाइन बना दी जाये तो फिर निश्चित है कि जो बौद्ध भिक्षु आते हैं, बौद्ध धर्मावलम्बी आते हैं, उनकी संख्या में इजाफा होगा और हिन्दुस्तान के पर्यटन उद्योग में भारी वृद्धि होगी, जिसके चलते विदेशी मुद्रा भी हमारा देश अर्जित कर सकेगा।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इसके अलावा दो विषयों के ऊपर और दिलाना चाहता हूं। मेरे यहां एक रेलवे लाइन आनन्दनगर से घुगली वाया महाराजगंज है। महाराजगंज ऐसा जिला है, जो रेल हैड से नहीं जुड़ा है। उसके सम्बन्ध में जो इंजीनियरिंग कम ट्रैफिक सर्वे हुआ था, उसका मैं केवल एक अंश मैं पढ़ना चाहता हूं। "The construction of the project line will provide an alternative between Gonda and Muzaffarpur via Narkatiaganj. As such the over-saturated Gonda-Gorakhpur Section and Gorakhpur Junction in particular, will get relief." इसके बाद भी उस पर राजनैतिक कारणों से विचार नहीं किया गया है। माइनस 7.83, जहां पर केवल एक कारण था, सोशियो इकोनोमिक, जबकि इसमें 4-4 कारण दिये गये हैं, फिर भी उन रेलवे लाइनों को बनाया गया है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि इस रेलवे लाइन को भी जोड़ें। यह स्वयं रेलवे की रिपोर्ट है, मेरी नहीं है। मैं अपनी तीसरी और अन्तिम बात कहना चाहता हूं कि इस देश को आजाद हुए 62 वर्ष हो गये, आज भी अंग्रेजों के नाम पर रेलवे स्टेशनों के नाम हैं, जो हमारी मानसिक गुलामी को दर्शाते हैं। मेरे अपने क्षेत्र में मि. पेपे, मि. कम्पेयर, मि. ब्रिजमैन के नाम से पेपेगंज, कम्पेयरगंज और ब्रिजमैनगंज स्टेशन हैं। इन स्टेशनों का नाम बदलने के लिए माननीय मंत्री जी हो सकता है कि जवाब दें कि यह गृह मंत्रालय का काम है। मेरा उनसे निवेदन है कि गृह मंत्रालय को कई बार लिखा गया। यदि गृह मंत्रालय सो रहा है तो माननीय मंत्री जी ये अंग्रेजों की जो दासता का प्रतीक हैं...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: It is a very good suggestion. The Minister has noted that.

श्री हर्ष वर्धन : मैं इसको खत्म कर रहा हूं। माननीय मंत्री जी आप एम.पी. लोगों से सुझाव ले लें कि उनके क्षेत्रों में जो अंग्रेजों के नाम पर

जो स्टेशंस हों, उनका विवरण देने की कृपा करें।

MR. CHAIRMAN: You made that point. Please conclude.

श्री हर्ष वर्धन : मैं बस एक बात और कहकर अपनी बात समाप्त कर रहा हूं कि गोरखपुर नौतनवां रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन हो रहा है। मेरा कहना यह है कि 26 दिसम्बर को तीन महीने के लिए इसमें ब्लॉक लिया गया।[R99]

आज सात महीने हो गए हैं, लेकिन वह काम आज तक पूरा नहीं हुआ है। यह गंभीर मामला है। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपका प्वाइंट नोट हो गया है।

श्री हर्ष वर्धन: ...(व्यवधान) क्योंकि वह वहां आएगा और जो बाराबंकी ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : मंत्री जी द्वारा आपका प्वाइंट नोट कर लिया गया है। आप बैठ जाइए।

श्री हर्ष वर्धन : बाराबंकी ...(व्यवधान) जो विद्युतीकरण का काम है ...(व्यवधान) उसको मॉडीफिकेशन करके गोरखपुर से किया जाए। ...(व्यवधान)

* मान्यवर, पिछले वर्षों में कुलियों को रेल सेवा में लिये जाने के कारण रेलवे में कुलियों की संख्या में हुई कमी के कारण स्टेशनों पर आम यात्री को परेशानी उठाने के लिए बाध्य होना पड़ रहा है।

कुलियों की संख्या में वृद्धि करने की तत्काल आवश्यकता है।

इसके साथ ही कुलियों की दर को पुनः निर्धारित करते हुए उसमें वृद्धि होनी चाहिए। परंतु कुलियों द्वारा यात्रियों से मनमानी वसूली को पूरी तरह रोकने हेतु रेल प्रबंधन को समुचित कार्यवाही करनी चाहिये ताकि यात्रियों का शोषण न हो सके।

मान्यवर, रेलवे में पिछले दरवाजे से चतुर्थ श्रेणी में भर्ती का मामला एक गंभीर मामला है है क्योंकि इसके मूल में भ्रष्टाचार है। पूर्वोत्तर रेलवे में हजारों की संख्या में वर्ष 2005-06 एवं 2006-07 में तत्कालीन महाप्रबंधक द्वारा की गई इन नियुक्तियों में आवश्यकता कम निजी स्वार्थ की पूर्ति अधिक है क्योंकि किसी भी एच.ओ.डी ने कार्य हेतु व्यक्तियों की मांग नहीं की थी। यही स्थिति अन्य रेल जोनों में भी है, इसकी मुझे व्यक्तिगत जानकारी है। यह भ्रष्टाचार का सुस्पष्ट मामला है जिसके दोषी अधिकारियों के विरूद्ध कार्यवाही न्याय एवं जनहित में आवश्यक है। *

... This part of the Speech was laid on the Table

श्री गोविन्द प्रसाद मिश्र (सीधी): महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि इकॉनामिकल आउटपुट को महत्व न देते हुए, सामाजिक दृष्टिकोण के विकास को भी उन्होंने महत्व दिया है और इसके लिए वे धन्यवाद की पात्र हैं।

महोदय, मैं सीधी संसदीय क्षेत्र से निर्वाचित होकर आया हूं। सीधी और सिंगरौली दो बड़े महत्वपूर्ण स्थान हैं। मैं रेल मंत्री जी का भी ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि आज तक भी सीधी जिले में रेलवे लाइन नहीं है। आप हमारी बात को समझ रहे होंगे, सीधी आज भी रेलवे लाइन से अछूता है। सिंगरौली हमारे संसदीय क्षेत्र में है। वहां 20 हजार मेगावाट बिजली उत्पादन होता है और करीब 25 हजार मेगावाट विद्युत के लिए एम.ओ.यू. हो चुका है। सिंगरौली में, एम.सी.एल. की कोयला खदान की 12 परियोजनाएं हैं। इतना महत्वपूर्ण स्थान होते हुए भी, वहां के लोगों को दिल्ली और मुंबई जाने के लिए कोई साधन नहीं है। एकमात्र ट्रेन हावड़ा से जबलपुर चलती है और सप्ताह में एक दिन हावड़ा से भोपाल के लिए एक ट्रेन चलती है, इनके अलावा और कोई ट्रेन नहीं है।

सभापति जी, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि सिंगरौली से दिल्ली और मुंबई के लिए ट्रेन की व्यवस्था की जाए। डी.आर.एम. कार्यालय का वर्ष 1997 में वहां शिलान्यास हुआ था, जिसमें तत्कालीन मुख्यमंत्री मध्यप्रदेश और पूर्व केंद्रीय मंत्री भी शामिल हुए थे, लेकिन आज तक उसका कोई कार्य चालू नहीं हुआ है। वहां 200 हैक्टेअर जमीन भी उपलब्ध है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि सिंगरौली उस डिवीजन का सबसे ज्यादा रेवेन्यू देने वाला स्टेशन है, इसलिए यहां डी.आर.एम. कार्यालय खोला जाए। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय : मिश्रा जी, आप बाकी सजेशंस लिखकर दे दीजिए। धन्यवाद।

ओ मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं । आर्थिक लाभ महत्वपूर्ण है लेकिन सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने पर भी विकास को महत्व मिलना चाहिए । ऐतिहासिक निर्णय है, स्वागत योग्य है ।

मेरे सीधी सीधी संसदीय क्षेत्र जिला सीधी एवं जिला सिंगरौली को मिलाकर बना है । दोनों जिले काफी पिछड़ेपन एवं गरीबी की मार झेल रहे हैं । 60 वर्षो में असंतुलित विकास के मारे हुए हैं ।

मध्य प्रदेश के सीधी संसदीय क्षेत्र में सिंगरौली जिले में एनसीएल के करीबन 10 कोयला खदाने चालू हैं । साथ ही एनटीपीसी के माध्यम से तीस किमी. रेडियस में 20,000 मेगावाट बिजली का उत्पादन हो रहा है । साथ ही 25,000 मेगावाट बिजली के प्लांट लग रहे हैं । पूरे हिन्दुस्तान के लोग विभिन्न परियोजनाओं में सिंगरौली में कार्यरत हैं । आवागमन की सुविधा शून्यवत है ।

... This part of the Speech was laid on the Table

एक ट्रेन प्रतिदिन हावड़ा-जबलपुर एवं हावड़ा-भोपाल सप्ताह में एक दिन चलती है । साथ ही एक पैसेंजर गाड़ी कटनी-धोपन चल रही है जिससे आवागमन में काफी दिक्कत पड़ रही है ।

(1) अतः हावड़ा - भोपाल सप्ताह में एक दिन चलती है तो उसे सप्ताह में तीन दिन चलाने का कष्ट करें ।

(2) सिंगरौली से दिल्ली एवं बाम्बे के लिए कोई ट्रेन नहीं है । कृपया दिल्ली एवं बाम्बे के लिए नई ट्रेनें चलाई जाए या अन्य ट्रेनों को यहां तक बढ़ाया जाए ।

(3) डीआरएम कार्यालय का सिंगरौली में वर्ष 1997 (13.11.97) को तत्कालीन रेल मंत्री द्वार शिलान्यास किया गया था लेकिन अभी तक किसी प्रकार की गतिविधि चालू नहीं की गई है जबकि वहां पर 200 हेक्टेयर जमीन उपलब्ध है । रेलवे की जमीन में लगातार अतिक्रमण हो रहा है । कृपया डीआरएम कार्यालय खोलने का कष्ट करें ।

(4) ललितपुर-सतना-रीवा-सिंगरौली रेलवे लाइन को बजट में जोड़ा गया है लेकिन प्रथम वरीयता मं बजट उपलब्ध नहीं है । कृपया बजट उपलब्ध कराकर प्रथम वरीयता में रीवा-सीधी 60 किमी. का निर्माण कराने की व्यवस्था करें जिससे सीधी जिला रेल से जुड़ जाए ।

(5) हावड़ा-जबलपुर (शक्तिपुंज) ट्रेन सीधी जिले के दक्षिणी सीमा को छूती हुई गुजरती है लेकिन सीधी जिले के सीमा स्थिति रेलवे स्टेशनों पर रुकती है । अतः मड़वास या भदौरा किसी भी स्टेशन में रोकने (हाल्ट) की स्वीकृति दी जाए जिससे सीधी जिले के लोगों को आवागमन का लाभ मिल सके । ओ

5

*__श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद):__ रेल बजट पर लिखित भाषण रख रहा हूं। मराठवाडा की ओर से मैं आता हूं संभाजीनगर (औरंगाबाद) से, मा0 रेल मंत्री ममता दीदी ने 1999 में पहला रेल बजट रखा। उस बजट से ही मराठवाडा विभाग के जो पांच प्रोजेक्ट आज पूरे हो रहे हैं। अगर आप उस समय 117 करोड़ नहीं देते तो यह काम शुरू ही नहीं होता।

मेरी एक ही मांग है कि शेरेगाव (scrly) वैजापूर से पूणतांबा यह नया मार्ग जिसको सिर्फ 37 करोड़ की राशि लगने वाली है। इस मार्ग को पूरा होने के बाद सीधा तिरूपति से शिर्डी जोड़ा जायेगा और श्रद्धालु को सुविधा होगी।

शेरेगाव स्टेशन पर (scrly) जनशताब्दी- औरंगाबाद-मुंबई व मुंबई से औरंगाबाद, यहां दो मिनट का स्टापैज दिया जाये।

मराठवाडा क्षेत्र (scrly) में आता है। यह मराठी स्पीकिंग विभाग है। मैं यह विनती करूंगा। गवर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र और गवर्नमेंट ऑफ आंध्र प्रदेश ने भी ठहराव किया है कि मराठवाडा क्षेत्र (scrly) से निकाल कर सैंट्रल रेलवे में ही रखा जाये। बहुत वर्षों से यह मांग है, कृपया मंजूर करके मराठी लोगों पर कृपा करें।

---

* Speech was laid on the Table

6

श्रीमती संतोष चौधरी (होशियारपुर): सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से इस गौरवशाली सदन में, रेल मंत्री जो कि एक शक्तिशाली रेलमंत्री हैं, उनको धन्यवाद देना चाहती हूं कि उन्होंने आम आदमी का बजट प्रस्तुत किया है। इससे सारे हिंदुस्तान की जनता बहुत प्रभावित हुयी है। मैं उन्हें बहुत-बहुत मुबारकबाद, और धन्यवाद देती हूं।

महोदय, समय का अभाव है, इसलिए मैं दो ही बिंदुओं पर अपनी बात कहना चाहती हूं। एक बिंदु मेरे चुनाव क्षेत्र का है, जहां से मैं चुनकर आयी हूं और दूसरी जो व्यवस्था रेल बजट भाषण में मंत्री जी ने कही कि रेलवे ट्रैक और सफाई की व्यवस्था की जाएगी। सफाई की व्यवस्था के बारे में सभी माननीय सदस्यों ने यहां पर चर्चा की है, परंतु जो सफाई करने वाला व्यक्ति है, उसके बारे में यहां चर्चा नहीं की

गयी। मैं यह बताना चाहती हूं कि मुझे नवंबर, 2004 से मार्च, 2009 तक सफाई कर्मचारी आयोग के अध्यक्ष के रूप में काम करने का मौका मिला। मैने पूरे हिंदुस्तान में मेट्रो रेलवे स्टेशन से लेकर, छोटे रेलवे स्टेशन पर सफाई कर्मचारियों की तकलीफों को बहुत नजदीकी से देखा और उसका आभास किया। रेलवे में जो अधिकतर सफाई कर्मचारी कार्यरत हैं, वे कांट्रैक्ट सिस्टम के माध्यम से काम कर रहे हैं।

महोदय, यहां पर यह बात कही गयी कि 14 लाख सफाई कर्मचारी कार्यरत हैं, यह बहुत खुशी की बात है, लेकिन 14 लाख शायद वे लोग हैं, जो परमानेंट हैं। जो लोग ठेकेदारी प्रथा से काम कर रहे हैं, उनकी कोई गिनती नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगी कि उनका बहुत शोषण हो रहा है, उनको मिनिमम वेजेज नहीं दिया जा रहा है। वर्ष 2008 में 8 अगस्त को एक नोटिफिकेशन हुआ है, उसमें हिंदुस्तान के सफाई कर्मचारियों को तीन हिस्से में डिवाइड कर दिया गया है। [p100]

'ए' क्षेत्र में 180 रुपये, 'बी' क्षेत्र में 150 रुपये और 'सी' क्षेत्र में 120 रुपये, जो उन्हें अभी तक नहीं मिल रहे हैं। चूंकि मैंने अभी-अभी अपना कार्य छोड़ा है, इसलिए मुझे पता है कि अभी इस रेट से पैसा नहीं दिया जा रहा है। यह बहुत महत्व का विषय है। मंत्री जी जब गरीब व्यक्तियों के लिए कार्य करना चाहती हैं तो इस बात पर अवश्य ध्यान दें कि ठेकेदारी प्रथा से न तो उनकी जॉब सिक्युरिटी रहती है और न ही कोई...(व्यवधान)

सभापति महोदय : संतोष जी, आप बाकी की सजैशन्स लिखकर दे दीजिए।

â€¦(व्यवधान)

श्रीमती संतोष चौधरी : दूसरा, मैं अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में चर्चा करना चाहती हूं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You can give that suggestion in writing. Thank you.

श्रीमती संतोष चौधरी : मैं होशियारपुर से चुनकर आई हूं।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: You can give remaining suggestions in writing. Whatever suggestions you are going to give about your constituency, please give them in writing.

श्रीमती संतोष चौधरी : केवल एक मिनट बोलने दीजिए। वहां नई रेल लाइन जिसका केवल 40 किलोमीटर की ही दायरा है, उसकी जरूरत है। उसका सर्वे करवा दिया जाए। जो बाकी दो-तीन बातें हैं, उन्हें मैं लिखकर दे दूंगी।

*मैं गौरवशाली सदन में उपाध्यक्ष जी के माध्यम से शक्तिशाली महिला रेल मंत्री जी को कोटि कोटि मुबारकबाद देना चाहती हूं कि आपने रेल बजट में यूपीए सरकार का स्वप्न आम आदमी के प्रति साकार कर दिखाया जिन्होंने भारी मत से जनादेश देकर सरकार का मान बढ़ाया।

माननीय सभापति जी, माननीय मंत्री जी ने अपने रेल भाषण हिन्दुस्तान की सबसे बड़ी अदालत के समक्ष यह प्रश्न खड़ा कर दिया कि क्या रेलवे की परियोजनाओं को केवल आर्थिक पहलू से ही तोला जाए या फिर उन्हें सामाजिक दृष्टिकोण के पैमाने से देखा जाये? मंत्री जी का यह प्रश्न स्वयं में ही महत्वपूर्ण है और समय की मांग भी है।

आज से वर्षों पहले यह प्रश्न हिन्दुस्तान के सर्वप्रथम प्रधानमंत्री पंडित जवाहर लाल नेहरू जी के संज्ञान में भी आया था। गरीब देश था, भारत में सुई तक भी नहीं बनती थी। प्रत्येक वर्ग का किस प्रकार ध्यान रखा जाये, यह उनकी चिंता का विषय था। अतः उन्होंने पंचवर्षीय योजना का खाका तैयार किया। बड़े-बड़े कारखाने लगाये, भाखड़ा बांध जैसे डैम का निर्माण किया गया, सरकारी स्कूल खोले गए ताकि गरीब और अमीर अपने परिवार को शिक्षित करके तरक्की की राह पर चल सके ताकि भारत से गरीबी दूर हो।

अध्यक्ष जी उसी परिपेक्ष्य में रेल मंत्री जी ने एक बार संविधान की उन पंक्तियों को दोहरा दिया है जिसमें प्रत्येक नागरिक को समान अधिकार दिए गए हैं।

अध्यक्ष महोदया, माननीय मंत्री जी के सम्पूर्ण भाषण में आम आदमी के लिए कुछ करने की जिज्ञासा नजर आई। मुझ जैसे बहुत से ऐसे लोग होंगे, जिन्होंने मंत्री जी को मसीहा की उपाधि दी होगी।

परन्तु, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान रेलव में कार्य करने वाले सफाई कर्मचारियों की ओर दिलवाना चाहती हूं। मुझे डॉ0 मनमोहन सिंह जी तथा श्रीमती सोनिया गांधी जी ने वर्ष 2004 से मार्च 2009 तक राष्ट्रीय सफाई कर्मचारी आयोग का अध्यक्ष नियुक्त किया तथा कलकत्ता, मुम्बई, चैन्नई जैसे बड़े-बड़े मैट्रो स्टेशन से लेकर छोटे-छोटे रेलवे स्टेशन पर सफाई कर्मचारियों की तकलीफें सुनने का अवसर

... This part of the Speech was laid on the Table

मिला। इनकी बहुत ही दयनीय स्थिति है। पोस्ट भरी नहीं जा रही है, ठेकेदारी प्रथा से काम लिया जा रहा है। ठेकेदार इनका शोषण करते हैं तथा समय पर पूरी तनख्वाह भी नहीं मिलती। मंत्री जी आपसे आग्रह है कि विशेष तौर पर उन गरीब लोगों का जो दूसरों की गंदगी उठा

कर उन्हें स्वर्ग में रखते हैं तथा स्वयं नरक में रहते हैं। आप अवश्य ध्यान दीजिए।

शताब्दी अथवा राजधानी में एक डाक्टर की व्यवस्था से कार्य चल सकता है, परन्तु केवल एक सफाई कर्मचारी अपनी डयूटी ईमानदारी से नहीं निभा सकता।

अंत में, मैं आपसे अनुरोध करती हूं कि मेरा निर्वाचन क्षेत्र होशियारपुर जो कि रिजर्व संसदीय क्षेत्र है पहल के आधार पर न्यू रेल लाईन देने का प्रयास करना, आदर्श रेलवे स्टेशन की परिधि में लाकर कृतार्थ करें। इस जिले का महत्व और भी बढ़ जाता है क्योंकि प्रधानमंत्री डॉ0 मनमोहन सिंह जी का होशियारपुर से घनिष्ठ संबंध रहा है। वह 1953-54, 54-55 में एम.ए. के अर्थशास्त्र के शिष्य थे। टॉपर रहे हैं तथा कुछ समय शिक्षक का कार्य भी किया है। होशियारपुर का महत्व और भी बढ़ जाता है। प्रधानमंत्री जी ने अपने भाषण में इस बात की पुष्टि भी की है कि जिस प्रकार वोट का अधिकार प्रत्येक नागरिक को हो, उसी प्रकार विकास का अधिकार भी सभी को होना चाहिए।

मंत्री जी, यदि आपके विचारों में सत्यता है तो मैं विनम्रता से कहना चाहती हूं कि 15वीं लोक सभा में पंजाब के जिस संसदीय क्षेत्र से मैं निर्वाचित होकर आई हूं, उसका नाम होशियारपुर है। 1905 में अग्रेंजों के समय यहां रेलवे स्टेशन का निर्माण हुआ था तथा होशियारपुर से पेशावर तक 16 डिब्बे की गाड़ी चला करती थी, परन्तु दुर्भाग्यवश धीरे-धीरे रेलवे ने होशियारपुर निवासियों से सबकुछ छीन लिया और केवल सिमट कर रह गए तीन या चार डिबबे। विडंबना यह है कि उन डिब्बों को भी जम्मू मेल जो दिल्ली से जालंधर प्रातः 4.30 बजे आती है, दूसरे इंजन द्वारा होशियारपुर पहुंचाया जाता है और शाम को 7.15 बजे होशियारपुर से जालंधर ले जाया जाता है। बाकि डी एम यू गाड़ियां हैं।

माननीय मंत्री जी होशियारपुर पंजाब के दोआबा (doaba) का पिछड़ा इलाका है। अधिकतर भाग पहाड़ी है और हिमाचल प्रदेश के बार्डर से जुड़ा है। ऋषियों और मुनियों, पीर पैगम्बरों का प्रदेश है। चिन्तपूर्णी , ज्वाला जी, चामुण्डा देवी जैसे तीर्थस्थलों पर लाखों लोग इसी रास्ते आते हैं। हिमाचल प्रदेश का मुख्य द्वार होशियारपुर ही है। हिमाचल को इंडस्ट्रियल पैकेज मिलने से अन्य राज्यों से बड़े घरानों ने कारखाने लगाए हैं। अतः वह भी रेलवे की सुविधा की इंतजार में बैठे हैं।

माननीय मंत्री जी, आपके सम्मुख मांगे तो बहुत है क्योंकि बैकवार्ड क्लास की परिभाषा में होशियारपुर को सम्मिलित कर इसके पिछड़ेपन को दूर करने का किसी ने प्रयास नहीं किया।

सोनिया जी के नेतृत्व में, प्रधान मंत्री जी के आशीर्वाद से आप रेल मंत्री के रूप में होशियारपुर निवासियों का मसीहा बन कर वहां के नागरिकों को अंधेरे से निकाल कर रोशनी में लाने का कार्य करे, मैं आपसे यह आशा करती हूं।

1. नई रेल लाईन - होशियारपुर को ऊना से जोड़ा जाये, जिसके लिए केवल 40 कि0मी0 रेल लाईन चाहिए। Jalwara to Mukarian: Ranjit Sager Dame – Railway line थी- अब नहीं है।

2. नई ट्रेन सर्विसेज -अ. होशियारपुर से अमृतसर (इंजन वाली)

ब. पठानकोट से अमृतसर (इंजन वाली)

(टांडा, दसूहा तथा मुकेरियां के लोगों की मांग है)

स. होशियारपुर-जालंधर-फिरोजपुर (इंजन वाली)

3. आदर्श स्टेशन - अ. होशियारपुर-जिला होशियारपुर।

ब. फगवाड़ा - जिला कपूरथला

अंत में, भाषण समाप्त करने से पहले मंत्री महोदय से कहना चाहती हूं -

"कांटों को मत निकाल चमन से ऐ बागवां

हम भी गुलों के साथ खिले हैं बहार में । "

यह कहना होशियारपुर निवासियों का है। *

श्री मकनसिंह सोलंकी (खरगौन): महोदय, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं

पहली बार खरगोन (मध्य प्रदेश) से सांसद चुनकर आया हूं। मेरी बातों को गौर से सुनने का कष्ट कीजिए। जिस क्षेत्र में रेल लाइनों का विकास हो रहा है, वहां और ज्यादा विकास व जहां जरूरत है, वहां विकास नहीं, ऐसा क्यों किया जा रहा है?

मध्य प्रदेश के खरगोन व बड़वानी जिले अत्यंत पिछड़े हैं तथा वहां 70 प्रतिशत आदिवासी गरीब जनता निवास करती है। विगत 50 वर्षों से पूर्व सांसदों ने यह मांग रखी लेकिन वह अभी तक पूरी क्यों नहीं हुई, यह पता नहीं है, लेकिन मेरी व क्षेत्र की जनता की माननीय रेल मंत्री महोदया से यही मांग है कि मध्य प्रदेश के खंडवा से खरगोन, बड़वानी, धार, साबुआ से दाहोद (गुजरात) तक रेल लाइन डालने से खरगोन, बड़वानी जिलों में बेरोजगारी व बेकारी खत्म होगी, महाराष्ट्र व गुजरात राज्य पलायन करने वाले आदिवासी भाइयों को क्षेत्र में रोजगार मिलेगा। कारखानों, बड़े-छोटे उद्योग धन्धों की स्थापना होगी जिससे लोगों को रोजगार मिलेगा। आवागमन की सुविधा से क्षेत्र की चहुमुखी उन्नति होगी। निमाड़ से खरगोन, बड़वानी, धार में रेल लाइन डालने पर ही निमाड़ पश्चिमी मध्य प्रदेश का विकास संभव हो सकेगा।

मैं माननीय रेल मंत्री महोदया से कहना चाहता हूं कि रेल बजट में सामाजिक न्याय व गरीब जनता की भलाई की बात कही गई है, तो हमारा क्षेत्र इस सामाजिक न्याय से वंचित कैसे रह गया?

माननीय रेल मंत्री महोदया, मेरा आपसे पुन: निवेदन है कि आने वाले समय में खरगोन, बड़वानी लाइन बिछाई जानी चाहिए। मेरी व मेरे क्षेत्र की जनता की यही मांग है।

8

SHRI PRADEEP MAJHI (NABARANGPUR): Respected Chairman Sir, I am a first-timer and thank you for giving me this opportunity. I will try my best to finish my speech within one minute.

आज संसद भवन के बाहर उड़ीसा के बीजेडी सांसद नारा लगा रहे थे, डैमौनस्ट्रेट कर रहे थे - ममता जी हाय-हाय, ममता जी डाउन-डाउन। मैं उस बारे में कुछ कहना चाहूंगा। उड़ीसा के रेलवे इतिहास में यह पहली बार हुआ है कि out of five new railway lines, four are meant for backward regions. यह अपने आप में एक रिकार्ड है और मैं इसके लिए ममता जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने चार नई रेल लाइन बैकवर्ड रीजन के लिए दीं। इसके साथ ही उन्होंने एक नई ट्रेन भी बैकवर्ड रीजन के लिए दी है। इसके लिए भी मैं ममता जी, यूपीए सरकार, प्रधान मंत्री जी, सोनिया जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। बीजेडी वालों ने आज जो नारा दिया है, मैं उसका खंडन करता हूं।

MR. CHAIRMAN: Now, it is 10 o'clock and our time is over. There are seven more Members to speak. I will request them to take one minute each. So, with the consent of the House, I extend the time for another 15 minutes and we will hear all the seven Members. So, please do not send any more slips.

Shri Arjun Ram Meghwal[s101].

9

श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं सीधा प्वाइंट पर आता हूं और दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं। मैं बीकानेर संसदीय क्षेत्र राजस्थान से आता हूं। बीकनेर में एक गेज परिवर्तन का मसला काफी लम्बे समय से पैंडिंग था, and the Railways had promised that this gauge conversion would be finished by January 2010. Therefore, I request, through you, to the hon. Railway Minister to please ensure that it is finished by January 2010. This is my first request.

Secondly, as regards the Railway Workshop, it is a very old workshop. उसे बंद करने के लिए रेलवे ने कई बार प्रयास भी किया है। मेरा आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कहना है कि रेलवे वर्कशाप बीकानेर का बंद न किया जाये, क्योंकि यह बहत टेक्नीकली

कॉम्पीटेंसी वाला रेल वर्कशाप है। इसे वर्कशाप को अपग्रेड किया जाये, माडर्नाइज किया जाये। बीकानेर में एक क्षेत्र अनुपगढ़ पड़ता है। आरबी की भी रिक्वायरमैंट है कि स्ट्रैटजिक प्वाइंट ऑफ व्यू से उसमें रेलवे होना चाहिए। मेरी रिक्वैस्ट है कि अनुपगढ़ से बीकानेर वाया खाजूवाला रेलवे लाइन का काम होना चाहिए।

मैं कहना चाहता हूं कि अंडरब्रिज और ओवरब्रिज के लिए एक नैशनल पालिसी होनी चाहिए कि कहां पर अंडरब्रिज बनेगा और कहां ओवरब्रिज बनेगा। मेरे यहां तीन ओवरब्रिजेज की रिक्वायरमैंट है। मेरी मांग है कि यदि वहां सर्वे करके उन्हें बना दिया जाये, तो बीकानेर में रेलवे फाटकों की समस्या से निजात मिल सकती है। यदि बीकानेर का गेज परिवर्तन हो जायेगा, दिल्ली-बीकानेर जाने के लिए तीन गाड़ियां थीं, आजादी से पहले भी तीन गाड़ियां थीं, लेकिन आज एक भी डायरेक्ट गाड़ी नहीं है। जो गाड़ी है, वह वाया भटिंड़ा आती है। मेरी यह रिक्वैस्ट है कि बीकानेर और दिल्ली के बीच जब तक गेज परिवर्तन न हो तब तक एक ओवर नाइट गाड़ी दे दी जाये।

सभापति महोदय, मैं कुछ छोटे-छोटे सजेशन्स देना चाहूंगा। मोबाइल चार्ज की फैसिलिटी हर जगह होती है इसलिए यहां भी दे दी जाये। रेलवे में क्लॉक रुम की फैसिलिटी भी कर दी जाये, क्योंकि यात्री परेशान होता रहता है कि हमारा सामान पता नहीं कहां चला गया है। मेरी मांग है कि अगर एक कोच में एक क्लॉक रूम हो जाये, तो यह अच्छी फैसिलिटी है। एक एमपी के कम्पेनियन के लिए आप टिकट देते हैं। अभी सदन चल रहा है, अगर हम प्लेन से आ रहे हैं, तो कम्पेनियन ट्रेन से नहीं आ सकता। हमारा कहना है कि अगर आप कम्पेनियन को पांच-सात दिन के लिए एलाऊ कर दें, तो सब एमपीज की परेशानी हल हो जायेगी।

I also lay my rest of the speech on theTable.

ओ माननीय रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी द्वारा रेल प्रस्तुत रेल बजट हेतु निर्धारित बहस में हिस्सा लेने की अनुमति देने के लिए मैं आपका धन्यवाद ज्ञापित करते हुए आपके माध्यम से कुछ सुझाव देना चाहता हूं ।

आमान परिवर्तन

आमान परिवर्तन के बारे में 1300 किलोमीटर का जो लक्ष्य निर्धारित किया गया है दिल्ली से बीकानेर तक होने वाले आमान परिवर्तन के कार्य को जो अब तक सादुलपुर तक हो चुका है को सम्मिलित नहीं किया जाना, बीकानेर जैसे सीमावर्ती संसदीय क्षेत्र में रहने वाले निवासियों के लिए निराशा के भाव प्रकट करता है ।

इसके पूर्व रेलवे बजट में भी बीकानेर को दिल्ली से आमान परिवर्तन के माध्यम से जनवरी 2010 तक का लक्ष्य रखा गया था, लेकिन स्लीपर नहीं मिलने से इस कार्य में गती बहुत धीमी है । इसको रेल बजट में जगह नहीं मिलने से गति और भी धीमी होने की आशंका है । अतः मेरी यह मांग है कि रेलवे द्वारा पूर्व धोषित नीति के अनुसार दिल्ली से आमान परिवर्तन के माध्यम से बीकानेर को जोड़ने का कार्य जनवरी 2010 तक ही पूरा किया जाए ।

नई लाइनें

रेल बजट के पेज संख्या 32 पर ही नई लाइनों के संबंध में जिक्र किया गया है । बीकानेर ससदीय क्षेत्र का अनूपगढ़ रेल लाइन से अछूता है । यह क्षेत्र पाकिस्तान सीमा से सटा हुआ है । सामरिक दृष्टिकोण से महत्व का क्षेत्र होने के कारण सेना द्वारा भी अनूपगढ़ से बीकानेर वाया खाजूवाला को जोड़ा जाने की मांग मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री महोदया से कर रहा है ।

रेल कारखाना

आजादी से पूर्व बीकानेर में रेल वर्कशाप स्थापित हुआ था । राजस्थान मे केवल चार रेलवे कारखाने मौजूद हैं, जिसमें से 1 बीकानेर, 1 जोधपुर और 2 अजमेर में स्थापित है । बीकानेर के कारखाने को अपग्रेड व आधुनिकीकरण करने के लिए वर्षों से मांग रही है । रेलवे कर्मचारी यूनियन आंदोलनरत है । रेलवे के अधिकारियों द्वारा आश्वासन दिया गया था कि रेलवे कारखाने का जल्द ही आधुनिकीकरण किया जाएगा । अतः मैं मांग करता हूं कि आधुनिकीकरण के मद में बीकानेर रेलवे के कारखाने को भी सम्मिलित किया जाए ।

रेलवे ओवर ब्रिज / अंडरब्रिज

---

*...*This part of the Speech was laid on the Table.

(अ) रेलवे के द्वारा ओवरब्रिज/अंडरब्रिज बनाने के लिए एक राष्ट्रीय नीति होनी चाहिए, बीकानेर संसदीय क्षेत्र से मैं आता हूं रेलवे क्रोसिंग

पर बने रेलवे फाटक दिन में 50 से अधिक बार बंद होने के कारण आम नागरिकों के लिए सबसे बड़ी परेशानी का कारण बने हुए है । इस समस्या का समाधान अतिशीघ्र किया जाने की मांग करता हूं । बीकानेर में गजनेर रोड पर जो रेलवे ओवरब्रिज बन रहा है उसका कार्य बहत धीमी गति से हो रहा है । इसी तरह बीकानेर में चौंखुटी रोड पर रेलवे ओवरब्रिज स्वीकृत है पर कार्य आरंभ नहीं किया गया है। इसी प्रकार बीकानेर में कोयले वालों की गली के लिए भी रेलवे ओवरब्रिज स्थापित किए जाने की मैं मांग करता हूं । यह बीकानेर शहर की सबसे बड़ी समस्या है और इसका निदान किया जाना अत्यन्त आवश्यक है ।

(ब) बीकानेर संसदीय क्षेत्र के नोखा एवं लूणकरणसर दो बेड नगरपालिका क्षेत्र है, दोनों नगरों के बीचों-रेलवे कोसिंग होने के कारण आवागमन की भारी समस्या हो गई है । अतः नोखा एवं लूणकरणसर के लिए पृथक-पृथक ओरब्रिज बनाने की मांग मैं आपके माध्यम से करता हूं ।

(स) सदुलपुर से बीकानेर, बीकानेर से नागौर, बीकानेर से रतनगढ़ तथा बीकानेर से कोलायत तक अधिकांश प्रमुख गांवों में आने-जाने के लिए रेलवे क्रोसिंग पार करने के लिए कोई साधन उपलब्ध नहीं है । पूर्व में छोटी लाइन थी इसलिए जनता अपने-अपने साधनों के माध्यम से कोस होती रहती थी लेकिन गेज परिवर्तन के कारण रेलवे लाइन धरातल से ऊंची हो गई इससे लोगों को अपने खेतों एवं गांवों में आने जाने में बड़ी परेशानी हो रही है । अतः इन चारों रुटस पर सर्वे किया जाकर मानव रहित फाटकों की स्थापना की मांग मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री से करता हूं ।

नई रेल गाड़ियां

(अ) बजट में बीकानेर संसदीय क्षेत्र के लिए कोलकाता बीकानेर एक्सप्रेस प्रारंभ करने की घोषणा की गई है, लेकिन इसे साप्ताहिक बना दिया गया है, यात्रियों की संख्या को देखते हुए इसे प्रतिदिन किए जाने की मांग करता हूं ।

(ब) मुम्बई बीकानेर वाय जोधपुर के लिए नई गाड़ी प्रारंभ करने की घोषणा की गई है, लेकिन इसे बाई-वीकलि बना दिया गया है, यात्रियों की संख्या को देखते हुए इसे भी प्रतिदिन किए जाने की मांग करता हूं ।

(स) बीकानेर को दक्षिण भारत से जोड़ने के लिए मेरे द्वारा पूर्व में रेल मंत्री महोदया को निवेदन किया गया था, जिसके अंतर्गत बीकानेर को पूना, चेन्नई, पुरी तथा बंगलौर से जोड़ने का अनुरोध किया गया था । इन स्थानों के लिए ट्रेने जयपुर तथा जोधपुर से है इनको बढ़ाकर बीकानेर से जोड़े जाने की मांग मैं आपके माध्यम से करता हूं।

(द) रेलवे अधिकारियों द्वारा 1 अगस्त से श्रीडूरंगढ़ रेलवे स्टेशन को अमान परिवर्तन करने के कारण रेल यात्रा बंद किए जाने का प्रस्ताव है । मेरा मांग है कि उक्त तिथि से बीकानेर तक की यात्रा बंद कर दी जानी चाहिए ताकि आमान परिवर्तन में तेजी आ सके एवं जब तक आमान परिवर्तन नहीं हो तब तक के लिए बीकानेर से दिल्ली तथा दिल्ली से बीकानेर की ओवरनाईट यात्रा के लिए नई ट्रेन चालू की जाने की मांग मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री से करता हूं।

रेल यात्रियों की सुविधाओं के लिए सुझाव

(ग) दूरसंचार के क्षेत्र में क्रांतिकारी परिवर्तन के कारण मोबाईल का प्रयोग प्रायः प्रत्येक रेलवे यात्री द्वारा किया जाने लगा है । अतः मैं मांग करता हूं कि प्रत्येक रेल गाड़ी में एवं प्रत्येक कोच में मोबाईल चार्ज करने की सुविधा उपलब्ध की जाए ।

(2) प्रत्येक रेलगाड़ी के दो कोच के बीच में पानी का स्टेण्ड स्थापित हो, जिसमें कम से कम चार नल लगे हो । क्योंकि प्रायः स्टेशनों पर देखा गया है कि जो पैक पानी की बोतल बेचते है उनकी मिलीभगत से अधिकांशतः रेलवे के पानी के नल बंद करा दिए जाते है ।

(3) प्रत्येक रेलगाड़ी के प्रत्येक कोच में पीपीपी मोड के अंतर्गत वाटर कूलर लगाया जाए ताकि यात्रियों को ठंडा पानी पीने के लिए मिल सके ।

(4) जहां पर रेलवे का जक्शन होता है, वहां पर चार-पांच रेलगाड़ियां खड़ी रहने के कारण चालक हो हार्न बजाता है उसमें दुविधा रहती है। अतः मेरा सुझाव है कि प्रत्येक रेलगाड़ी में एक से अधिक हार्न लगे होने चाहिए जिससे यात्री तुरंत संपर्क हो सके ।

(5) रेलगाड़ी में स्टेशन के आने से पहले यात्रियों को स्टेशन की सूचना अनाउन्समेंट के माध्यम से दिल्ली मेट्रो की तर्ज पर दी जानी चाहिए ।

(6) प्रत्येक रेलगाड़ी के प्रत्येक कोच में एक हिस्सा क्लाक रूम में विकसित किया जाए, जिससे यात्रियों के सामान की सुरक्षा की जाए। यात्रियों का सामान सुरक्षित रखने की ऐवज में यात्रियों से चार्जेज वसूल किया जाए, जिससे सामान की सुरक्षा करने वाले कर्मी तथा केबिन किराया रेल विभाग को प्राप्त हो सके ।

(7) प्रत्येक सांसद के साथ कम्पेनियन को रेल यात्रा नःशुल्क होती है लेकिन जब सांसद द्वारा हवाई यात्रा की जा रही हो या कम्पेनियन को सांसद के निर्देशानुसार कहीं यात्रा करनी हो तो ऐसी स्थिति के लिए कम्पेनियन को अकेले यात्रा करने पर लिमिटेड नःशुल्क टिकट उपलब्ध कराने का मैं सुझाव देता हूं । ओ

MR. CHAIRMAN : These are very good suggestions. Thank you very much.

0

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Hon. Chairman, Sir, I am very thankful to you for giving me an opportunity to participate in this debate in this august House.

I congratulate the hon. Railway Minister, hon. Mamata Didi for presenting the Railway Budget, which represented the wishes of the '*Aam Aadmi*' of the Nation. It brings out the aspirations of the people who voted back the UPA Government, which is committed towards ensuring social security and social justice to the millions of people of this country. I must congratulate UPA Government; hon. Prime Minister Dr. Manmohan Singhji for his visionary leadership; and our hon. Chairperson Shrimati Soniaji for materializing the aspirations of the poor. I once again thank hon. Mamata Didi for her revolutionary approach in preparing this marvelous Railway Budget, which caters to all the sections of the society including women, youth, and people with less income groups.

I hail from Kozhikode which was once the most significant trading center for the entire world. About 511 years ago, a Portuguese navigator arrived at the Kozhikode harbour with a few bags of gifts for our King Samudiri, who was the owner of the largest fleet of ships in the world at that time. His name was Vasco-da-Gama. From that moment, the history of the world changed and colonialism was born.

The British introduced Railways to transport goods and labour for their own profit. The people revolted against colonial rule. I think that all of you know very well that one of the tragic events of anti-colonial fight of the people of Malabar is known as Wagon Tragedy. The Wagon Tragedy took place when Mapplas revolted against the British Rule. The British forces, as an attempt to punish the revolting Mapplas, put them in airtight wagons and hundreds of revolutionaries were cruelly killed in this manner. It heralded a new chapter of freedom movement in the country, which Mahatma Gandhiji acknowledged.

I appeal to you, Madam Didi, to start a commemorate train service by the name of Wagon Tragedy. Further, considering the importance of this tragedy, you may also initiate setting up a Railway Museum at this site.

Please allow me to make following suggestions for kind necessary action and for the improvement of the Railways in the Malabar Region, which are as follows:

- Upgrade Kozhikode Railway Station to world-class standards;
- Completion of the doubling work from Shornur to Mangalore;
- Commence work of the Guruvayoor line, which is the pilgrim road to the famous lord Krishna Temple;
- Construction of Panniyankara, Calicut (Level Crossing No. 178) Road Over Bridge;
- New Suburban line connecting Kozhikode Railway Station with the Karipur International Airport leading to Malapuram and Angadipuram Railway Stations, which may be commenced immediately;
- Upgradation of Farook and West-Hill Railway Stations;
- Urgent improvement of living conditions of the Railway Staff;
- Trivandrum-Palakkad daily train Amritha Express may be extended to Kozhikode;
- Declare a new Railway Zone for Kerala; and
- Take urgent steps to start the proposed Coach-factory and Wagon-factory in Kerala.
- To start pit line at West-Hill, Calicut.

Didi, you are aware about the visionary Railway architect Shri E. Sreedharan who is the proud son of Malabar. I must congratulate Mr. Sreedharan for the miracle created by him for the Railway sector of this Nation. He has built the prestigious Konkan Railway route and the Delhi Metro. Further, the people of Kerala are very happy to get the respected Shri E. Ahamed, who belongs to this region, as the Minister of State in Railways.

MR. CHAIRMAN: Thank you, Mr. Raghavan. If there are any more suggestions, then you can place it on the Table of the House.

SHRI M.K. RAGHAVAN : Thank you, Sir.

* Didi, the Kozikode Railway Station needs your utmost priority. This is the heart of Malabar region from where lakhs of people daily pass. This station needs a lot of infrastructure development. There is acute shortage of staff in the Kozhikode Railway Station, which brings more than Rs. 20 lakh daily to the Railways. Once again, I request you, Didi, to improve the Kozhikode Railway Station, and put it in the list of world-class Railway Stations. Only this ambitious project can meet the wishes, demands and needs of millions of people of Kozhikode.

With these words, I conclude my speech. I congratulate and support the marvelous, '*Aam Aadmi*'-friendly, socialistic and visionary Railway Budget presented by you. Thank you, hon. Mamata Didi. I thank you for your consideration to Kerala this time. Hope you will care for the demands of people of Northern Kerala also.*

---

* ...* This part of the Speech was laid on the Table

1

श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगांव): सभापति महोदय, मैं आपके जरिए माननीय मंत्री जी को रेल बजट में आम जनता के लिए उन्होंने दिया हुआ है, उसके लिए धन्यवाद देता हूं। महाराष्ट्र और खास तौर से हमारे जलगांव डिस्ट्रिक्ट के लिए बहुत सालों से मांग थी। चार-पांच सालों से हमारी भुसावल-मुंबई पैसेंजर बंद हो गयी है। जलगांव ऐसा डिस्ट्रिक्ट है जहां केले का उत्पादन होता है जो पूरे देश में जाता है। जलगांव डिस्ट्रिक्ट कॉटन का भी बहुत अच्छा प्रोडक्शन करता है। इसी के कारण वहां मार्केट बहुत अच्छी होने के कारण भुसावल-मुंबई पैसेंजर बहुत जल्दी शुरू होनी चाहिए। मुझसे पहले भी हमारे यहां के पिछले एमपीज ने बार-बार इसके लिए निवेदन किया है, लेकिन अभी तक वह मंजूर नहीं हुआ है। माननीय रेल मंत्री महोदया अगर हमारे लिए एक नई रेल शुरू करेंगी तो हमारी कांस्टीट्वेंसी और उत्तरी महाराष्ट्र के लिए बहुत अच्छा होगा, हमें न्याय मिलेगा। जो भुसावल-सूरत पैसेंजर है, वहां पर जो दोहरीकरण का काम चल रहा है, वह बहुत धीमी गति से चल रहा है और पिछले एक साल से वह काम बंद पड़ा हुआ है। अगर इस काम को स्पीड दी जाए तो जल्द से जल्द वह काम पूरा हो जाएगा। अमरावती-सूरत के बीच जो पैसेंजर गाड़ी चल रही है, अगर उसे अमरावती से बढ़ाकर अहमदाबाद तक किया जाए तो बहुत अच्छा काम होगा और बिजनेस के लिए भी अच्छा होगा। अमरावती-सूरत गाड़ी का धरंगांव में स्टॉपेज होना चाहिए। धरंगांव एक अच्छी मार्केट है। यह हमारी मांग है, इसे पूरा करना चाहिए। वहां पर जो बनाना प्रोडक्शन होती है, उसके लिए रेलवे से अगर स्पेशल रैक मिले, तो बहुत अच्छा मार्केट मिल सकता है। माननीय मंत्री महोदया से मैं विनती करता हूं कि आपने जो इतना अच्छा बजट दिया है, उसके अन्दर अगर हमारी कांस्टीट्वेंसी में नई रेल और स्टॉप बनाने की मांग पर आप कृपा कीजिए तो बहुत अच्छा होगा।

2

DR. PRABHA KISHOR TAVIAD (DAHOD): Sir, I thank you for sparing some time for me. I stand up to thank Mamata Didi for presenting the Railway Budget for *aam admi* with a human touch. It has the blessings of our UPA Chairperson, Soniaji, guidance from the hon. Prime Minister Dr. Manmohan Singh, and support from the Finance Minister Pranab Mukherjee Sahib. I am from Dahod, Sir. It is the poorest district in India.

The following trains pass through Dahod: Jammu Tawi to Bandra − four days; Hapa-Rajkot-Ahmedabad; Gujarat Sampark Kranti; Bandra-Ajmer; Rajdhani, Bombay-Delhi; Rajdhani August Kranti; and Garib Rath. Though the train is called 'Garib Rath', it is not having a stoppage at Dahod. Dahod is situated 150 kilometres away from Baroda, and it is 115 kilometres away from Ratlam. The passengers from Dahod have to go to these two stations to catch the train.

Sir, we have got four trains which stop at Dahod. The Jammu Tawi-Bandra train would no longer be stopping at Dahod from 25 th of July, 2009 onwards.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

DR. PRABHA KISHOR TAVIAD : Sir, I expect you to give me only two minutes to complete my speech, and I wish that Mamata Didi would allow the stoppage of the above train at Dahod for only two minutes.

I wish to make one more point. Dahod is having ample space for development of a railway workshop because once, in early 1980s, bogie manufacturing was also planned for.[r102]

But for some reason, it has been taken away from Dahod. We have thought that Kumari Mamata Didi will help us. We have got multi-complexes in other stations like Baroda, Gandhidham. We have got Ahmedabad and Porbandar. But we have not got any centre from Gujarat in the list of 375 centres. We hope, there is an ample scope in this regard.

There are three important railway level crossings. These crossings are kept closed. We would request that a guard be kept at these railways level crossings.

I also lay my rest of the speech on the Table.

* I thank Mamata Didi for presenting the Railway Budget for Aam Aadami with human touch.

I am from Dahod-Gujarat, the tribal dominated District which is the poorest district in India.

The people of Dahod District have been facing lot of difficulty as the following trains do not stop at Dahod Railway Station: -

1. For Jammu Tavi-Bandra - 2471-2472, 2473-2474

Mapa, Rajkot, A' bad - 2475-2476, 2477-2478

2. Gujarat Sampark Kranti - 2917-2918 − 3 days

3. Bandra-Ajmer - 2995-2996

4. Rajdhani-Mombay-New Delhi - 2951-2952

5. Rajdhani-August Kranti - 2953-2954

6. Garib Rath - 2909-2910 − days

Dahod is 150 Km. away from Vadodara, and 115 Km. from Ratlam. If the trains which I have mentioned above stop ever for 2-3 minutes at Dahod Railway Station, it will help the people of this District to a great

---

.. This part of the Speech was laid on the Table.

extent as they will have not to go to Vadodara or Ratlam. Hope you will get it done.

Further, Dahod Railway Workshop is having ample scope for manufacturing. Railway at present manufacturing Mamu coaches, Electric Engines, Steel Wagons, M.S. Boxes, etc.

Madam if Dahod Workshop is utilized, we can manufacture more Wagons, Coaches, Steel & Engines etc. instead of acquiring 18000 Wagons from outside.

Adarsh Station

Madam I am happy to know that 375 Adarsh Stations are to be selected. Some of 309 has been selected, I hope you will include our Dahod in the list of Adarsh.

Backlog-in Railway Recruitments

I am happy to know that you are going to fill up the back-log of ST/SC and you are going to have better representation to minorities, women & economically backward class.

Guards at Railway Crossing

Madam I request for guard at level Railway Crossing as under: -

1. 54-C between Dahod-Meghnagar at Anasa Station. Bombay to Delhi Via Ratlam.

Gate No. 16 and 24 on Bombay to New Delhi Railway Line Via Ratlam.

Nursing and Medical Colleges

Madam I am happy to know that medical colleges & nursing colleges are started at Railway Hospitals and premises.

Acres of unutilized land is available at Dahod Railway workshop (Western Railway). So, it will be more feasible if medical and nursing colleges are provided at Dahod Railway premises. These colleges must be without capitations fees and for all students.

I congratulate Railway Minister Madam Mamataji for starting separate trains for youth, women. And also providing facility for unorganized workers to travel 100 Km. daily by paying Rs. 25/-only.

I once again congratulate the Railway Minister for presenting productive, growth oriented and Aam Aadami Railway Budget. *

I am here to thank Mamta didi for the Railway Budget.

I am from Dahod −Gujarat, the tribal dominated District which is the poorest district in India.

We are asking for two minutes stoppage for few trains as under :

- For Jammu Tavi-Bandra-2471-2472, 2473-2474, 2475-2476, 2477-2478
- Gujarat Sampark Kranti -2917-2918-3days
- Bandra-Ajmer -2995-2996
- Rajdhani-Bombay -New Delhi 2951-2952
- Rajdhani-August Kranti −2953-2954
- Garib Rath -2909-2910-(3days)

Dahod is 150 km from Vadodara and 115 km from Ratlam.

Dahod Railway Workshop is having ample scope for manufacturing. We are at present manufacturing Mamu Coaches, Electric engines, Steel wagon, M.S. boxes, etc.

If our Dahod workshop is utilized, we can manufacture more wagons as we are going to acquire 18000 wagons in the near future.

Adarsh Station :

I am happy to know that 375 Adarsh Stations are to be selected. Some 309 has been selected. I hope you will include our DAHOD in the list.

Backlog in Railway Recruitment

I am happy to know that you are going to fill up the back log of ST, SC and you are going to have better representation to minorities, women and economically backward.

I request for Railway Crossing guards at 54-C between Dahod and Meghnagar at Anasa.

I am happy to know that medical colleges and nursing colleges are to be started at Railway hospital, but I agree with MP Dr. Tarunbhai that it should not be on capitation fees and it should be available to all and there is unutilized land is also available in railway premises.

Cleanliness in train-The staff is not responding, so the TC should be given instruction to supervise it.*

श्री सी.आर. पाटिल (नवसारी): सभापति महोदय, सर्वप्रथम मैं माननीया रेल मंत्री जी का, आम आदमी को ध्यान में रखकर पेश किए गए रेल बजट के लिए, अभिनंदन करता हूं।

रेल बजट पेश करते हुए रेल मंत्री जी ने गरीबी और गरीबों की इज्जत का बार-बार जिक्र किया है। मैं मानता हूं कि इस चीज में उनकी निष्ठा भी होगी, किंतु आम आदमी तक रेल बजट की बड़ी-बड़ी घोषणाओं का लाभ मिलने की सम्भावना बहुत ही कम है। मुझे लगता है कि इन घोषणाओं का लाभ लेने के लिए गरीब आदमी को और गरीब बनना पड़ेगा।

रेल मंत्री जी को हमारी विनती है कि अगर आप सचमुच में देश के सामान्य नागरिक को 25 रुपए में मासिक रेल पास देना चाहती हैं, तो आवक सीमा जो 1500 रुपए रखी है, उसके बजाय 2500 या 3000 रुपए रखें, तभी समाज के गरीब वर्ग के लोगों को इसका लाभ मिलेगा।

रेल मंत्री जी को हमारी यह भी विनती है कि वह कोई प्रांत या राज्य की रेल मंत्री नहीं हैं, वह केन्द्रीय रेल मंत्री हैं। पूरे देश की रेल मंत्री हैं। उन्होंने अपने रेल बजट के भाषण के दौरान कहा था कि "लालू जी आपने बिहार को बहुत कुछ दिया अब मुझे वैस्ट बंगाल को देने दो।" यह बात आपके लिए योग्य नहीं है। आपको तो सिर्फ देश के सभी राज्यों को समान समझ कर देश हित की बात करनी चाहिए।

*रेल मंत्री जी ने इंटरनेशनल लेवल के रेलवे स्टेशन बनाने की घोषणा की है, उनमें गुजरात के अहमदाबाद और पोरबंदर का उल्लेख भी किया है। गुजरात में दांडी का भी एक ऐतिहासिक महत्व रहा है और यहां पूरे देश और विदेशों से प्रवासियों का आना-जाना रहता है। सूरत शहर समग्र देश और विदेश में डायमंड और टेक्सटाइल उद्योग के कारण प्रचलित है। सूरत शहर के स्टेशन की यह खासियत है कि यहां ट्रेन पहले मंजिल पर जाती है और इस स्टेशन को देख कर लोग सालों से दंग रह जाते हैं। इस शहर के स्टेशन को अंतर्राष्ट्रीय स्तर का बनाने में लोगों की भागीदारी भी बहुत सहजता से मिल जाए, ऐसे दिलदार लोग सूरत में सहजता से मिल सकते हैं। अतः मेरी सदन के माध्यम से माननीया रेल मंत्री से मांग है कि गुजरात के सूरत रेलवे स्टेश को इंटरनेशनल लेवल के रेलवे स्टेशन का दर्जा दिलाने की घोषणा करें। रेल मंत्री जी ने बहुत सारी ट्रेंस शुरू करने की घोषणा की है, लेकिन गुजरात में कोई नई ट्रेन नहीं दी गई है। अन्य कोई ट्रेन का विस्तारण भी नहीं किया गया है।

... This part of the speech was laid on the Table

गुजरात में विशेषकर के सूरत में सूरत से शुरू होने वाली रेलगाड़ियों की कमी है। सूरत शहर के साथ सालों से अन्याय होता आ रहा है। जैसे सूरत-मेहसाणा ट्रेन की मांग बहुत सालों से लम्बित है और वह आज तक पूरी नहीं हुई है। सूरत से मुम्बई जाने वाली ट्रेन दिन में सुबह चले, ऐसी ट्रेन की सख्त जरूरत है। इसलिए बलसाड से अहमदाबाद जाती हुई गुजरात क्वीन को मेहसाणा तक ले जाना चाहिए।

सूरत शहर में पूरे देश के विविध प्रांतों के हरेक प्रकार के लोगों का निवास है। ये लोग ज्यादातर सामान्य एवं मध्यम वर्ग के लोग हैं। अहमदाबाद से और ओखा से चलती हुई पुरी एक्सप्रेस ट्रेन में सूरत रेलवे स्टेशन से प्रवेश करने वाले व्यक्ति को इनाम देना चाहिए, क्योंकि इस रेलगाड़ी का बहुत बुरा हाल है। मेरी मांग है कि इस ट्रेन में सूरत से एक्स्ट्रा कोचेज़ तुरंत लगाए जाएं।

लालू जी ने अहमदाबाद शताब्दी एक्सप्रेस को हर रोज चलाने की घोषणा तीन साल पहले की थी। तीन साल में शताब्दी एक्सप्रेस अब शुक्रवार के बजाय रविवार को चलती नहीं है। बस इतना ही काम हुआ है। अमरावती से मुम्बई और अमरावती से सूरत इन दोनों रेलगाड़ियों का उद्घाटन माननीय महामहिम राष्ट्रपति जी ने किया था। इस बजट में आपने अमरावती मुम्बई ट्रेन को हर रोज चलाने की घोषणा की है। हमारी आपसे विनती है कि अमरावती सूरत ट्रेन भी हर रोज चलनी चाहिए।

उधना जलगांव रेल लाइन को डबल लाइन करने के लिए बजट में 714 करोड़ रुपए मंजूर किए गए थे। इनमें से पिछले साल 70 करोड़ रुपए की ग्रांट दी गई थी, लेकिन इस काम पर कुछ नहीं हुआ और यह ग्रांट भी लेप् हो गई। इस रेल लाइन को डबल लाइन करने की कार्रवाई तुरंत हो, ऐसी मेरी आपसे विनती है।

सूरत में यूपी, बिहार, आंध्र प्रदेस और उड़ीसा के 15-20 लाख लोग निवास करते हैं और सूरत के विकास में इन लोगों का बहुत ही महत्वपूर्ण योगदान है। सूरत का विकास मतलब देश का विकास, इसलिए सूरत के विकास में अग्रसर सहभागी होने वाले विभिन्न प्रांतों के लोगों के लिए रेलवे की सही सुविधाएं उपलब्ध नहीं हो पाती हैं। इन चीजों को ध्यान में रखकर अमरावती वाली ट्रेन का वारांगल तक विस्तार किया जाए।

सभापति महोदय, सूरत स्टेशन से हर रोज करीब 53,000 लोग टिकट लेकर प्रवास करते हैं। सूरत स्टेशन पर हर समय 5000 लोग उपस्थित होते हैं। सूरत रेलवे स्टेशन से रेल विभाग को रोजाना 47 लाख रुपए की आमदनी होती है, जिसमें 25 लाख रुपया रिजर्वेशन से और 22 लाख रुपया साधारण टिकटों की बिक्री से मिलता है। नवसारी मेरा चुनाव क्षेत्र है। वहां करीब दस लाख मतदाता सूरत शहर के हैं।

सूरत और नवसारी स्टेशंस का उपयोग 90 प्रतिशत लोग करते हैं। नवसारी के लिए सालों से अलग-अलग ट्रेंस के स्टापेज के लिए हमारी मांग लम्बित है। इस पर भी रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।

सूरत शहर राज्य की आर्थिक राजधानी है। इस बात को सब लोगों ने स्वीकार किया है। सूरत अब मेट्रोपोलिटन शहर बनने जा रहा है। हर वर्ष 20 लाख से अधिक लोगों का सूरत रेलवे स्टेशन पर आना-जाना रहता है। इन सब बातों को ध्यान में रखकर और सूरत रेलवे स्टेशन पर भीड़-भाड़ कम करने के लिए वहां नजदीक उधना रेलवे स्टेशन का विकास करना बहुत ही आवश्यक है। इसके साथ-साथ कुछ रेलगाड़ियां उधना स्टेशन से भी चलें, ऐसी मेरी आपसे विनती है।

सूरत शहर अपनी स्वच्छता के लिए देश एवं विदेश में प्रख्यात है। अगर आप बिना बताए अचानक सूरत रेलवे स्टेशन का दौरा करते हैं तो आपको इस स्टेशन पर कचरे के, गंदगी के ढेर के ढेर मिलेंगे। मेरे खयाल से इस स्टेश को देश के सबसे बड़े गंदे रेलवे स्टेशन का पुरस्कार देना पड़े, ऐसी स्थिति है। यह हमारे लिए कलंक की बात है। इसलिए इस कलंक को दूर करने के लिए आप हमारी मदद करें।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि मैंने अपने भाषण में जिन-जिन मुद्दों को सदन के समक्ष रखा है, उन सभी की पूर्ति होगी। ऐसी अपेक्षा के साथ मैं अपने विचारों को विश्राम देता हूं। *

4

श्री कुंवरजीभाई मोहन भाई बावलिया (राजकोट): सभापति महोदय, आपने मुझे समय दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। ममता जी ने जो सौराष्ट्र में पोरबंदर को विश्व स्तरीय स्टेशन बनाने की घोषणा की है, उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। मेरा एक सुझाव है, वह यह है कि हमारा राजकोट सौराष्ट्र इलाके का एक प्रकार से मानचेस्टर है। इसलिए वहां स्थित स्टेशन को भी विश्व स्तरीय स्टेशन की श्रेणी में लिया जाए।[R103]

दूसरा मेरा निवेदन है कि राजकोट से दिल्ली आने के लिए वाया अहमदाबाद से आना पड़ता है, इसलिए राजकोट से विरमगांव और महसाणा दोनों के बीच के ट्रैक पूरे हो गये हैं। इसलिए राजकोट से दिल्ली के लिए कोई सीधी नयी रेलगाड़ी मिल जाए तो उससे हमारा चार से पांच घंटे का समय बचेगा और यात्री किराया भी बच सकेगा। मेरा जो संसदीय क्षेत्र है उसके बारे में मैं बताना चाहता हूं कि राजकोट में पहले बोटाद-जसदन नैरो-गेज ट्रेन थी, उसे पटनी से निकाल कर बोटाद से जसदन, जसदन से गौन्डल 25 किलोमीटर तक किया जाना बजट में पहले शामिल कर लिया गया था। अगर उसका सर्वे कराकर आगे का काम तुरंत किया जाए तो कृपा होगी। इसलिए उसको तुरंत करने के लिए मेरी विनती है।

हमारे राजकोट से जूनागढ़, राजकोट से विरमगांव ट्रैक पर तथा भावनगर तक किया जाए।...(व्यवधान) धन्यवाद।

I also lay my rest of the speech on the Table.

ओ आपने मुझे रेल बजट के बारे में बोलने का मौका दिया । मैं अपने को धन्य समझता हूं । रेल बजट में गुजरात के सौराष्ट्र में पूज्य बापू का जन्म स्थल पोरबंदर है जिनका विश्वस्तरीय स्टेशन, जहां अंतर्राष्ट्रीय सुविधा मिलने वाली है। पोरबंदर को भी शामिल किया गया है, इसलिए आभार व्यक्त करता हूं । साथ में राजकोट जो सौराष्ट्र में सबसे बड़ा सिटी अगर सेन्टर है ।

आज राजकोट से दिल्ली आने के लिए सभी सौराष्ट्र वासियों को वाया अहमदाबाद होकर आना पड़ता है । इससे समय भी ज्यादा लगता है और किराया भी ज्यादा देना पड़ता है । आज विरमगांव से महेसाना लाइन का काम पूरा हो गया है इसलिए राजकोट से वाया विरमगांव महेसाना से रेल का नया रूट मिल जाता है तो 4 से 5 घंटे का समय कम होता है और किराया भी कम होता, ट्रैफिक भी बढ़ेगा और इसलिए मेरी मांग है राजकोट से दिल्ली का नया रूट लिया जाए " वाया अहमदाबाद नहीं "

---

*...*This part of the Speech was laid on the Table.

जो मेरा संसदीय क्षेत्र है उसमें बोटाद - जसदन का पुराना नेरोगेज रेल रूट था । थोड़े साल से यह नेरोगेज लाइन निकाल दिया है, रेल पट्टी

भी निकाल दिया है आज इस लाइन का जमीन मौजूद है, पूर्व रेल मंत्री श्री नाराणभाई राठवा ने उस रूट को बोटाद जयसदन को लाइन को लम्बा कर, बोटाद - जसदन -गोडंल 25 किमी0 और लम्बा करने का, उनको ब्रॉडगेज की नई लाइन डालने के लिए सर्वे करने का भी आदेश दिया था और बजट में उसको डाला भी था, फिर भी अभी कुछ छाया हुआ ही नहीं है तो उस लाइन पर जल्दी से जल्दी काम शुरू किया जाए। हमारा पुराना तीर्थ धाम सोमनाथ, जहां हमारे दिल्ली वाले पूजा, अर्चना करने के लिए बार-बार आते हैं वह सोमनाथ, जूनागढ़, गोंडल, जयदन, बोटाद से अहमदाबाद का शॉर्ट रूट हो जाए, समय भी बच जाएगा और नई सुविधा भी मिलेगी। साथ ही जयदन जहां बहुत से कारखाने भी हैं जिससे हमारे लोगों को सुविधा उपलब्ध होगी ।

गुजरात के जुनागढ़, राजकोट, विरमगांव रेल ट्रैक पर कई मानवरहित फाटक हैं, इसलिए बार-बार आकस्मात होता है । जहां भी मानवरहित रेल फाटक है उन सभी को ऑटोमैटिक फाटक बंद करने की सुविधा होनी चाहिए या मानव के साथ रेल फाटक की सुविधा होनी चाहिए जिससे मानवों को जिन्दगी बच सकेगी ।

युवा ट्रेन चालू करने की माननीय मंत्री जी द्वारा घोषणा की गई है ।

युवाओं को 299 रू0 में 100 कि0मी0 यात्रा करने का अवसर दिया है । 399 रू0 में 2000 कि0मी0 यात्रा करने की घोषणा की इससे युवाओं का विकास नहीं होगा । भारत देश में करोड़ा युवा बेकार बैठे हैं इन्हें नौकरी चाहिए । ममता जी को बिनती करता हूं कि युवाओं को नौकरी दी जाए यानि युवाओं से देश का विकास होगा ।

नांदेड वर्धा- येवतमाल (महाराष्ट्र) 270 कि0मी0 रेलवे नई लाईन का सर्वे हो गया है। महाराष्ट्र सरकार ने 50औ अपना केन्द्र को दिया है । इसलिए नांदेड से यवतमाल रेलवे लाइन का काम जल्द से जल्द शुरू किया जाए ।

हिंगोली रेलवे स्टेशन को आदर्श रेलवे स्टेशन में समविष्ट किया जाए यह मेरा चुनावी क्षेत्र है और हिंगोली से मुम्बई जाने वाली नई रेल शुरू करें । यहां रेलवे की श्रेणी को ही सुधारना नहीं है । इसलिए हिंगोली रेलवे स्टेशन बनाया जाए ।ओ

MR. CHAIRMAN : Those who have laid their speeches on the Table will not be called again.

5

SHRI SHIVARAMA GOUDA (KOPPAL): Respected Chairman, Sir, I thank the hon. Railway Minister Kumari Mamata Banerjee for sanctioning the Koppal-Alamatti new train. There is continuous delay in taking up the work of survey on Munirabad-Mahboobnagar line. Disbursement of Rs.497 crore is pending An amount of only Rs.5 crore has been spent on this in 2007-08 and the work has not progressed at all. It has also come to light that the survey report on Sindhanur- Mandvi is missing due to negligence. I, therefore, urge that early action be taken to conduct the survey and take the work forward.

I would request the Railway Minister to allow stoppage of the following trains at Koppal railway station: Yashwantpur-Shirdi (Train 0685); Yashwantpur-Ajmer (Train 6532); Yashwantpur-Jodhpur (Train 6534); Vasco-Howrah (Train 8048). I would also request that Hubli-Bangalore Hampi Express should be allowed to halt at Banapur station.

Koppal railway station should be upgraded to ensure proper development of the surrounding areas. There is heavy traffic there. Koppal is called the steel zone of the area. Koppal handicrafts are very popular. Rice and pomegranate are exported from this area. That new train should be started early and facilities should be given to our area. Otherwise our suffering will continue.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Shri Kamal Kishore, you have laid your speech on the Table and it has gone on record. You may have a copy of your speech with you but Rule does not permit me to allow you. I cannot go against the Rules. Please understand. Hon. Members, please bear with me. We cannot go against the Rules.

Now the discussion on Railway Budget is complete. A total of 131 hon. Members participated in the discussion on the Railway Budget

and the discussion is complete. I thank all the hon. Members who participated and all who patiently listened to the speeches.[KMR104]

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, Hon. Railway Minister will reply to the debate tomorrow.

Now, the discussion on the Railway Budget is complete.

The House stands adjourned to meet tomorrow, the 9th July, 2009 at 11 a.m.

22.20 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

on[r105] *Thursday, July 9, 2009/Asadha 18, 1931 (Saka).*

---

* English translation of the speech originally laid on the Table in Kannada.

* .....* This part of the Speech was laid on the Table

* Speech was laid on the Table

* Speech was laid on the Table

*Speech was laid on the Table

* Speech was laid on the Table

* Speech was laid on the Table

[RPM1](Cd. by p1)

cd by q [R2]

Fld by r1.h

Contd. By s1 [R4]

Fd [U5]by t1

Cd, by u1.h [r6]

cd. by w [R7]

Fd by X [r8]

Cd by y [r9]1

Fd by z

[r10]

Ctd. By d2 [m11]

[r12]Cd by f2

G2cd

[S13]

(Cd. by [RPM14]Yogi Aditya Nath)

(Cd. by h2) [RPM15]

cd by j2 [R16]

Cd by k2 [KMR17]

Cd by l2 [s18]

[MSOffice19] cd by m

cd. byn2 [r20]

cd. by o2 [R21]

Fd by P2 [r22]

[I23]cd.

cd. by s2.e [t24]

Cd by t2 [R25]

[KS26](Cd. by u2)

Mahato ctd [RS27]

Contd by w2 [C28]

Cd by y2

Z2cd

[S30]

[RPM31](Cd. by a3)

cd by b3 [R32]

Cont by c3.h [p33]

Cd by d3

[NB34]

[MSOffice35] cd by e3

cd. by f3 [r36]

[I37]cd.

Fd by h3

[r38]

Cd byj3 [r39]

cd. by k3 [R40]

BASHEER-CD. [U41]

Contd. By m3 [C42]

[r43]Cd by o3

(Cd. by Shri Nirmal Khatri)

[RPM44]

[RPM45](Cd. by q3)

Contd. By r3

[H47]cd. by s3

Contd by t3.e [r48]

Ctd. By u3 [m49]

[k50]contd by w3

Fld by X3 [s51]

Ctd by y3

[r52]

Cd by z3 [r53]

cd. by a4 [NR54]

cd. by b4

[s55]

[p56]Cd D4

Cd by e [r57]4

cd by h4

Cont by j4.h [p59]

cd. by k4 [t60]

[NB61]

[MSOffice62] cd by l4

Contd. By o4 [RP63]

[H64]cd. by p4

Cd by r4 [r65]

[k66]cond

cd. by t4

[s67]

Cd by w4 [r68]

Cd by x4 [r69]

Cd by l4 [KMR70]

(Cd. by z4) [RPM71]

[p72]Cd Z5

cd. by c5 [R73]

[MSOffice74] cd by d5

[MSOffice75]cd

cd. by e5

[r77]

[I78]cd.

Ctd by j5

[r79]

Cd by h5 [r80]

[H81]cd. by m5

[C82]Contd. By n5

Ctd. By o5 [m83]

[k84]contd by r5

(Cd. by r5) [RPM85]

cd by s5 [R86]

cd.by t5 [NR87]

[KMR88]Fd by u5

[MSOffice89]cd by w5

cd. by y5 [R90]

[r91]ড়ঙ্কভ 5 ব্রহ্মঙ্ক ড়ঙ্কহ্মঙ্ক

[l92]cd.

[U93]cd. by b6

[r94]Cd byc6

(cd. by d6) [BS95]

[s96]Fd. by e6

[C97]Contd. By f6

(Cd. by k6)

[RPM98]

cd by l6 [R99]

Cont by [p100]

Fld by N6 [s101]

Cd by p6 [r102]

cd. by q6 [R103]

Cd by r6 [KMR104]

[r105] Friday, March 10, 2000/Phalguna 20, 1921 (Saka).